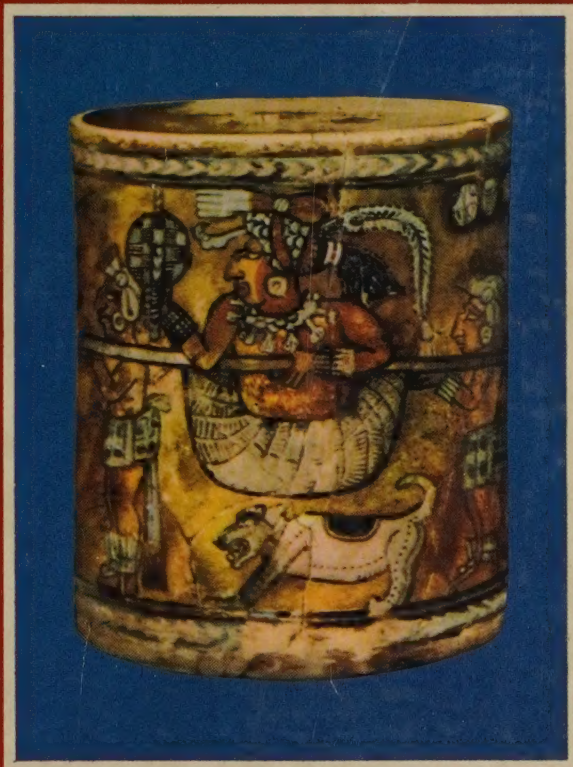
artes DE MEXICO

EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA DE MEXICO

ESPAÑOL-ENGLISH-FRANCAIS













Plancomer

Plancomer

Plancomer

Plancomer

Plancomer

Plancomer

Plancomer múltiple



Así es Plancomer, el Nuevo Plan de Inversión Total que pone a sus órdenes toda la experiencia Bancomer para ayudarle a multiplicar la flexibilidad y el rendimiento de su inversión.

Un solo Plancomer le permite realizar todo tipo de combinaciones con Valores Bancomer: valores a corto plazo y valores a largo plazo.

Depositar sus rendimientos en cuenta de cheques, retirarlos o reinvertirlos.



BANCOMER, S. A.

Una nueva Generación de Banqueros

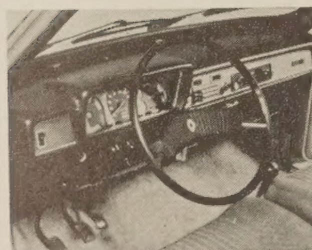
AE-BC-TP1-79 CNBS - 601 II 58092 27 - X/78

Los productos de
Kimberly Clark de México
son los únicos que tratan
con la suavidad y la delicadeza
que usted y los suyos merecen.

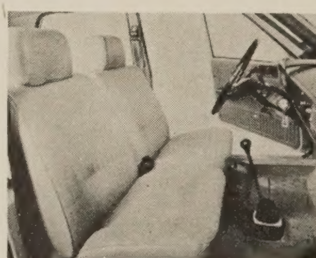
Kimberly-Clark de México, S.A.



nació para ir y venir... ¡incansablemente!







En la nueva y segura GUAYIN RENAULT 12 ROUTIER, espaciosa comodidad sobre ruedas, viajarán a sus anchas: el papá con la familia... la mamá con las compras... el deportista con todo su equipo...¡y hasta el perro! **Es la única en su clase** que cuenta con los más notables adelantos creados por la ingeniería automotriz Renault, incluyendo: tracción y motor delantero, dirección de cremallera, frenos de potencia tipo Master Vac, –delanteros de disco y de tambor atrás–, suspensión independiente en las ruedas delanteras, y eje trasero autodireccional.

Además, tiene carrocería de **lámina reforzada,** llantas radiales, luz de reversa y limpiaparabrisas trasero (opc.) **Interiormente ofrece:** asientos delanteros con apoyo para la cabeza, elegante y funcional tablero. Tiene también una gruesa alfombra que la cubre totalmente, incluyendo a su gran cajuela de dos posiciones con molduras protectoras sobre el piso; y sus vestiduras en tela y revestimientos de vinilo, vienen en tonos y colores armoniosamente contrastantes. Además, la GUAYIN RENAULT 12 ROUTIER, es **la más económica en consumo de gasolina** y ahora tiene **un año de garantía sin límite de kilometraje.**

Nueva GUAYIN RENAULT 12 ROUTIER, bella por fuera, bella por dentro. Véala y manéjela con su Concesionario Autorizado RENAULT.

guayín Renault 12
Routier
cómoda, segura, incansable

S. S.A. LIC-N:-066517-R

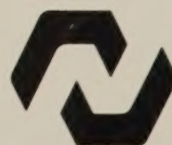
Orgullosos de ser mexicanos estamos...

Hechos con amor



Con toda confianza...es **HERDEZ**

EFA 6522/01, Regs. S.S.A. Nos. 73816, 89794, 74267, 60912 60696, 62090, 62089 "A"



EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA DE MEXICO

Marita Martínez del Río de Redo

NUESTRA PORTADA
Vaso Maya.
Acrobacia en globo
Carruaje francés de Maximiliano de Habsburgo
Automóvil Decauville. Modelo 1904
Diligencia. Relieve en madera
Concord. Avión supersónico Anglofrances

COORDINADOR:
Marita Martínez del Rio de Redo

PRODUCCION:
Alfonso Romero Jiménez
Sergio Dueñas F.

FOTOGRAFIA:
Archivo del INAH
Museo de la Ciudad de México
Luis López del Paso

Revista Mensual. Autorizada como Correspondencia de segunda clase por la Dirección General de Correos el 4 de mayo de 1955

No. 197 AÑO XXIII

Impreso en México pcr
Litográfica Torres y Rosas, S. A.
I. la Católica 590 Col. Alamos

PEDIDOS Y SUSCRIPCIONES:
Artes de México, S. A.
Amores Núm. 262
México 12, D. F.
Teléfono: 536-2031 al 33

artes
DE MEXICO

La autora da las gracias por su colaboración a las siguientes personas: The Right Hon. Lord Methuen por permitir la reproducción de su cuadro La Plaza Mayor de Cristóbal de Villalpando que conserva en Corsham Court, Wiltshire, Inglaterra. A José Ignacio Conde y Díaz Rubín por su generosa e invaluable ayuda. Al Lic. Federico Laffan por los extractos de las Leyes de Indias que le envió. A. D. Francisco González de la Fuente por las fotografías de las pinturas de Urruchi. A Don Mario Acosta del Campo, Dr. Roberto Islas Carmona, Air France y a las demás personas que hicieron posible la ilustración de esta monografía.

CONTENIDO

HUELLAS EN LOS CAMINOS

1 Codice Durán Siglo XVI Edicion 1880



Los relatos de la primera parte de las grandes migraciones de las tribus que habitaron nuestro país, son míticos desde sus moradas de origen hasta llegar a las regiones donde habían de establecerse definitivamente creando su civilización y su historia. Mientras el hombre está en movimiento, en estado de inquietud y de lucha por sobrevivir, no puede la tierra germinar el grano de la civilización; son la tranquilidad, la seguridad, el tiempo para meditar, creadores de las necesidades espirituales y físicas los que lo harán un ser civilizado, controlar sus pasiones y dirigirlas hacia una meta más elevada.

A su salida de las cuevas que le han dado protección, el hombre empieza a explorar la tierra; las va hallando mejores y más recreables: mejores cosechas en tierras más fecundas, mejores pasturas y sitios más hospitalarios . . .

En la historia de nuestro país, las tribus emigrantes llegan siempre a Tollan —Tula—, centro histórico del Imperio Tolteca y reciben los dones de cultura. De chichimecas, nombre despectivo que significa "hijo de perro", dado a las tribus de nómadas y cazadores, éstas se transforman en pueblos de agricultores y portadores de una cultura. Sólo a partir de Tula, puede seguirse en el mapa la migración de los pueblos nahuas.

Según una de sus tradiciones, los aztecas, que era el nombre de una de estas tribus procedente del legendario AZTLAN (tierra de garzas) localizada en el norte del país, llegaron al Valle del Anáhuac donde se establecieron sobre una roca porfídica, regada por un manantial y rodeada de "viejos del agua"; los milenarios ahuehuetes, llamada Chapultepec que fue el sitio donde se refugiaron los aztecas por algún tiempo. Esta tribu, estaba compuesta de hombres y mujeres tallados en una madera especial; guerreros valientes que alcanzaron un alto grado de cultura bañada siempre por la sangre humana que era el alimento de sus crueles dioses, y del refinamiento en sus costumbres que sorprendió a los mismos españoles. Su instalación definitiva "entre carrizos y cañas, sobre el agua murmurante", fue en un islote donde encontraron la señal dada por su dios principal Huitzilopochtli: un águila parada sobre un nopal devorando una serpiente. Según cálculos la fundación de Tenochtitlan data más o menos del año de 1325.

Fray Diego Durán narra el origen y la peregrinación de los aztecas:

> Para tratar de la cierta y verdadera relación del origen y principio de estas naciones tan escondido y dudoso . . . tendremos por principal fundamente el ser esta gente de extrañas y remotas regiones y que en su venida a esta tierra hizo un largo y prolijo camino en el cual gastó muchos años y meses para llegar a ella como de su relación y pintura se colige y como de algunos, viejos, ancianos de algunos días (sic) he procurado saber para sacar esta opinión en limpio . . . nacieron de unas fuentes o manantiales de agua y otros que nacieron de unas cuevas. Y así lo he hallado en sus pinturas antiguas donde señalan grandes trabajos de hambre, sed y desnudez con otras innumerables aflicciones que en él pasaron hasta llegar a esta tierra y poblarla . . .

Bien podemos imaginarnos estas "innumerables aflicciones" de los pueblos hasta llegar a su destino. Hombres con su tilma anudada sobre un hombro, mujeres con sus hijos pequeños en la espalda sostenidos por algún lienzo que más tarde sería el rebozo —como aún lo vemos en nuestros días— llevando sus pertenencias

2 Códice Durán. Siglo XVI. Edición 1880



y, sobre todo, a la vanguardia, sus dioses representados por insignias en estandartes guiando el camino. Ningún modo de transporte los ayudaría pues ni mulas, burros, caballos y otras bestias de carga eran conocidos. Todo iba a "lomo de indio" (expresión común en nuestros días); huacales con fruta, comida y aves, esteras trenzadas de tule: los enrrollados petates que servían y aún sirven de lecho, ollas de barro, jícaras, bules con agua; las "petacas" que describe fray Bernardino de Sahagún: ". . . cuadradas y otras largas y altas, y otras rollizas, ora sean de cañas, ora de palmilla, ora de cuero, ora de madera, todas bien hechas y tejidas".

Y los jades chalchihuites, plumas de quetzal y piedras cristalinas, según las recomendaciones de Huitzilopochtli quien igualmente, los había advertido de los peligros que corrían de tropezar con "salteadores y piratas".[2]

Por veredas y brechas avanzan lentamente dejando sus huellas en el polvo del camino. Estas huellas las vemos representadas en los códices prehispánicos y posteriores a la Conquista; con su sencillez y espontaneidad tan primitivas, logran gran sofisticación gráfica para indicar movimiento, como vemos en la *Tira de la Peregrinación:* cuadro histórico del éxodo azteca ejecutado elegante y delicadamente con tinta negra sobre papel de amate, o sea la corteza del árbol del amate machacada hasta lograr una superficie lisa.[3]

La falta de la rueda no restó movilidad a las tribus de nuestro continente, ni impidió obras extraordinarias de ingeniería y cálculo. El hecho de que se contara con la abundancia de mano de obra requerida para construir pirámides y templos, aunado a la carencia de animales de tiro, hizo innecesario ese maravilloso descubrimiento del hombre. Irónicamente, aquí fue solo necesaria para que un niño tirase de un juguete de barro como vemos en la única obra prehispánica en que está representada.[4]

Mas los aztecas no encontraron un valle desierto; al establecerse, ahí habitaban, como hemos dicho, varias tribus a las cuales pronto tendrían que dominar.

La creciente población del Valle necesitaba cada vez más de tierras, familias y calpullis necesitaban terreno. Ya los Chalcas y Xochimilcas habían robado tierras al gran lago que formaba el Valle de México, usando un método cuyo origen es desconocido. Las "chinampas", como eran llamados estos preciosos jardines flotantes, consistían en pequeñas islas artificiales hechas de mimbre o bejuco y recubiertas con el fértil cieno sacado del fondo mismo de la laguna. Medían, aproximadamente, no más de veinticinco o treinta varas de largo por ocho o diez de ancho y un pie de elevación sobre la superficie del agua. Sobre estas sementeras se plantaban legumbres, maíz, chile, fruta, flores como cempazúchiles y amapolas y "otras plantas odoríferas que se empleaban para el culto de los dioses". Narra Clavijero:

> . . . los dueños habitaban en medio de su terreno, que más parecía un jardín, un jacal sombreado por un huejote. Cuando querían cambiar de vecino o de panorama, ataban la chinampa a una canoa y se transportaban de un sitio a otro con la mayor facilidad.[5]

Más tarde las raíces de los árboles, atarían las chinampas sólidamente al fondo de la laguna dejando que el agua corriera entre los estrechos canales que las separaban la una de la otra. De esta manera, improductivos pantanos se convirtieron en una extensa red de campos y canales que abastecieron



3



durante siglos los mercados de Tenochtitlan, la gran metrópoli fundada por los aztecas, y después la capital de la Nueva España: México.

El suelo sobre el cual había de edificarse la Gran Tenochtitlan, fue fabricado por los propios aztecas o mexicas, como fueron llamados después por órdenes de Huitzilopochtli. Haciendo terraplenes en parte del lago, lograron unir los principales islotes y, de esta manera, aumentar el terreno habitable; además, construyeron diques y compuertas para defensa de la propia ciudad. Pero Tenochtitlan crecía; en relativamente poco tiempo se iba consolidando su suelo y reduciendo las aguas del lago, formándose así una enorme isla unida a tierra firme por calzadas que apuntaban a los cuatro puntos cardinales. Estas calzadas eran la de Ixtapalapa, por donde entraron los conquistadores; la de Tacuba o Tlacopan "por donde salimos hu-

3 Tira de la Peregrinación. Representación. Museo de la Ciudad de México.

4 Juguete prehispánico. Cultura del Golfo. Museo Nacional de Antropología.

5 Chinampa. Mural. Museo de la Ciudad de México.

yendo la noche de nuestro gran desbarate", comenta Bernal Díaz; la del Tepeyac y la del embarcadero que parecía salir del "coatepantli", la extraordinaria muralla de serpientes dentro de cuyos límites estaban los templos y edificios sagrados.[6]

Vista a ojo de pájaro, Tenochtitlan parecería una isla llena de verdor con sus blancas casas y pocas calles, entrelazadas por los canales que eran tanto arterias de tráfico donde toda la carga la llevaría el hombre a cuestas sobre la espalda o en canoas. En las inmensas lagunas del Valle, el comercio se hacía sobre todo por vías de agua. Las canoas de distintos tamaños y en un crecido número —afirman ciertos autores que había cerca de cincuenta mil— surcaban los lagos y canales trayendo mercancía al rico "tianguis" de Tlatelolco. La multitud de canoas, "unas con bastimentos y otras con mercaderías" asombró a los conquistadores. Desde piedra y madera, hasta pescado, semillas, legumbres y frutas eran conducidos por agua. Los pueblos de las riberas de las lagunas, como Texcoco, Chalco y Xochimilco, traficaban de este mismo modo los unos con los otros.

En el Museo Nacional de Antropología puede verse una de estas canoas.[7] Labradas en una sola pieza de un grueso tronco de árbol (generalmente de roble nativo), sus esbeltas y alargadas formas eran ideales pues surcaban las aguas con agilidad, rapidez y silencio impulsadas por el rítmico y pausado movimiento del largo remo. Las había que transportaban hasta sesenta personas.

Por las calzadas, que eran hermosas y anchas, hechas de tierra dura como enladrillado, circulaban miles de paseantes, —recordemos que Tenochtitlan en la época de la Conquista era una de las ciudades con mayor población en el mundo— traficantes, comerciantes o "tamemes". Los "tamemes" eran los cargadores de la mercancía que llevaban sobre las espaldas, sostenida con una banda de ixtle tejida llamada mecapal y que se apoyaba en la frente.[8] Desde niños eran preparados para este oficio, y el mercader debía atenerse a ciertas normas respecto a las distancias que debían andar y el peso que debían cargar. El buen tratante que solicitaba los servicios de "tamemes" debía ser —nos dice Sahagún— "... bueno, discreto y prudente, que sabe de caminos y de las posadas para ver donde pueden ir a dormir, comer, merendar o cenar ...". Muy considerados deben haber sido dichos tratantes ... Aun los vemos en los mercados de la misma ciudad de México donde contratamos los servicios de los humildes "mecapaleros", como son llamados hoy en día, que con un trote corto y rápido llevan por unos cuantos centavos bultos



6

6 Tenochtitlan. Mural. Museo de la Ciudad de México.

—hasta muebles— sobre sus espaldas.

No hace muchos años, en "tiempos de aguas", cuando ciertas calles de la ciudad se inundaban, por un peso, un hombre del pueblo cargaba a personas que querían cruzar una calle sin mojarse. Este era un pasatiempo divertido que causaba la hilaridad y comentarios jocosos del ocioso público. Muy a menudo, el moderno "tameme", sobornaba a su cliente bajo la amenaza de dejarlo caer en pleno charco si no le daba el doble de la cantidad fijada.

Pocos había tan experimentados en viajes a grandes distancias como los "pochtecas".[9] Este término se deriva, posiblemente, del nombre de la ceiba (pochtl) plantada en el centro de las plazas de poblados indígenas, y a cuya sombra se llevaban a cabo las reuniones importantes entre las cuales estaba la de operaciones comerciales. Los "pochtecas" eran comerciantes profesionales que se dedicaban a llevar mercancías más allá del Imperio Azteca. Sahagún, al referirse a ellos los llama "nobles por fantasía". Eran considerados oficiales de alto rango y personas de gran riqueza, estimados por su soberano para el cual comerciaban en objetos de lujo. Este gremio, que muchas veces sirvió de "quinta columna" a los aztecas, traficaba productos del altiplano con pueblos remotos de los cuales traían plumas finas, jade, oro y pieles de animales. Los artículos de exportación más frecuentes eran los esclavos y "... ricas vestiduras, mantas de algodón, ornamentos, madejas de pelo de conejos, cascabeles, agujas, peines y cuchillos de obsidiana, ocre rojo y cochinilla, hierbas dulces y olorosas".

Nos imaginamos a uno de estos personajes siendo transportado, posiblemente en andas, seguido por una larga fila de "tamemes" con su preciosa y valiosa mercancía sobre la espalda. Cuando un "pochteca" enfermaba y moría no era enterrado, sino llevado a lo alto de algún monte para que "se fuera al cielo donde está el sol".

El comercio a larga distancia entre los aztecas y mayas fue muy importante, constituyendo los artículos de lujo y materias primas los principales objetos de trueque. Las transacciones se llevaban a cabo en puertos de intercambio, cuya función era la de servir como punto de reunión a los traficantes que, con gran habilidad, las efectuaban en lugares políticamente débiles y estratégicamente situados cerca de la costa, en áreas del Golfo y en las lagunas al sur del Imperio Azteca y aun más allá de Yucatán, sobre todo, en regiones donde se cul-



7

8



7 Canoa prehispánica. Museo Nacional de Antropología.

8 Tamemes. Códice Florentino. Siglo XVI. Edición de Francisco del Paso y Troncoso.



9

tivaba el cacao, empleado como moneda.

Clavijero nos narra cómo los caminos públicos eran cuidados después del tiempo de aguas, y cómo había en los montes y despoblados casas para dar albergue a los viajeros. Los ríos se cruzaban en balsas de otate (bambú) atadas sobre calabazas. En la Relación del Visitador Francisco Ponce (1584) encontramos: "Para pasar el río Acaponeta, se ayudan de balsas de calabazos, con una mano van teniendo las calabazas porque no se trastornen y con la otra van nadando". Estas balsas eran llamadas "jangadas". Los puentes eran de piedra —la minoría—, o de vigas o de redes tejidas como hamacas cuyas extremidades se colgaban como un columpio a los árboles de las riberas. Este sistema aún se usa, sorprendiéndonos la agilidad y serenidad con que es empleado por los índigenas, quienes no se inmutan al sentir las oscilaciones.

Entre los caminos prehispánicos más interesantes y avanzados en el hemisferio y cuyos trazos subsisten hasta nuestros días, están los "sacbé" (Sacbeob) o caminos blancos mayas que atravesaban, por llanos y junglas, toda la península de Yucatán, llegando más allá de Chiapas y hasta Honduras. Estos caminos, además de ser arterias comerciales, eran considerados ceremoniales, jugaban un papel importante en la religión estando los viajeros que los recorrían bajo la protección de los dioses.

Los Sacbeob estaban construídos, generalmente, a cierta altura del suelo y conservaban, a pesar de las depresiones, un mismo nivel. La anchura variaba y estaban hechos con una base de piedra caliza sobre la cual se habían colocado piedras de gran peso que, a su vez, recubría la arena de la misma piedra caliza, la cual después se mojaría y aplanaría hasta lograr una superficie lisa y dura. Aún

9 Pochteca informando a su señor. Códice Florentino

10 Vaso Maya. Museo de Pennsylvania U.S.A.



10

se conservan caminos como el de Uxmal a Kabab y el Sacbeob ceremonial que lleva, en Chichén Itzá, del templo de Kukulcán hasta el Cenote Sagrado, por donde pasarían con gran pompa las víctimas que iban a ser sacrificadas.

Diego de Landa afirma que en ciertos sitios, los viajeros debían quemar copal en honor de Ek Chuak, el dios de los mercaderes y traficantes. Nos cuenta el norteamericano Stephens en su *Viaje a Yucatán,* (1840) cómo sobre uno de estos caminos vio un anciano indígena que doblado bajo su pesada carga, al cruzarlo pegó sobre las piedras con su bastón repitiendo la palabra "sacbé" que fue contestada de la misma manera por los cargadores de Stephens, al mismo tiempo que murmuraban una oración ininteligible para él.

Muchos de estos "senderos blancos" están por descubrirse en las intrincadas selvas yucatecas y en los espesos bosques de Chiapas y del Petén. Era realmente admirable el sistema de caminos que ponían en comunicación los centros mayas. Por estas redes de largas calzadas transitaban centenares de mayas. La mayoría de ellos iban a pie, pero no era raro encontrar un importante personaje llevado por sus esclavos en un palanquín o en hamacas tejidas de fibra de henequén o sisal. Un precioso vaso maya, que desgraciadamente se encuentra en un museo del extranjero,[10] nos muestra a un gran señor, con su clásica nariz —que en algo se asemeja a la de Federico de Montefeltro de Urbino pintado por Piero della Francesca— dándose aire con un abanico. Lleva el personaje un elaborado turbante y está ricamente enjoyado. Su hamaca es llevada a hombros de dos esclavos y suspendida en un tronco de árbol. El jaguar que vemos bajo la hamaca quizás sea símbolo de la importancia de este personaje —ya fuera sacerdote o cacique—. Esta vasija es, indiscutiblemente, obra de un gran artista y un documento invaluable para la historia del transporte en México entre los civilizados mayas que son considera-



8 Tameme. Cultura de Occidente. Museo Nacional de Antropología

8

dos los griegos de América. Del *Popol-Vuh*, el libro que contiene la historia de los mayas, tomamos la siguiente estrofa que es una plegaria para andar por el más azoroso y hermoso de los caminos: la vida

Que no caigan en la bajada
Ni en la subida del camino.
Que no encuentre obstáculos
Ni detrás ni delante de ellos
Ni cosa que los golpee.
Concédeles buenos caminos,
Hermosos caminos planos.

El antropólogo Thor Heyerdahl, para probar su teoría sobre la posible navegación de fenicios y egipcios a través del Atlántico hasta llegar a América, construyó con tules una extraña nave que copió de bajo relieves egipcios. Esta variedad de tule se encuentra en el Alto Nilo, en el lago Titicaca y en unas lagunas del Norte de México. Curiosamente, en estos dos sitios lleva el nombre de "totora" y de esta planta se servían hasta hace muy poco los indios seris para hábilmente tejer unas embarcaciones que los transportaba en el Golfo de California. La mayoría eran pequeñísimas, pero los españoles vieron en los primeros años de la Conquista una de ellas con doce hombres de tripulación. Estas naves fueron lo suficientemente fuertes para, —atadas en pares—, transportar sus caballos y ganado. El eminente Doctor Eric S. Thompson, hace notar que en varios estados de México se usaba este sistema de transporte por agua.

En las casi desconocidas Culturas de Occidente, que incluyen Jalisco, Colima y Nayarit, había otro original sistema que vemos representado por unas figuras de barro que imitan en pequeño un palanquín con andas, dentro del cual, el personaje que se tranporta aparece cómodamente sentado con las piernas cruzadas.[11]

Todos los sistemas de transporte dichos, demuestran que el hombre ha tratado siempre de movilizarse en la forma más rápida y cómoda para llegar a su destino, empleando ingenio e imaginación.

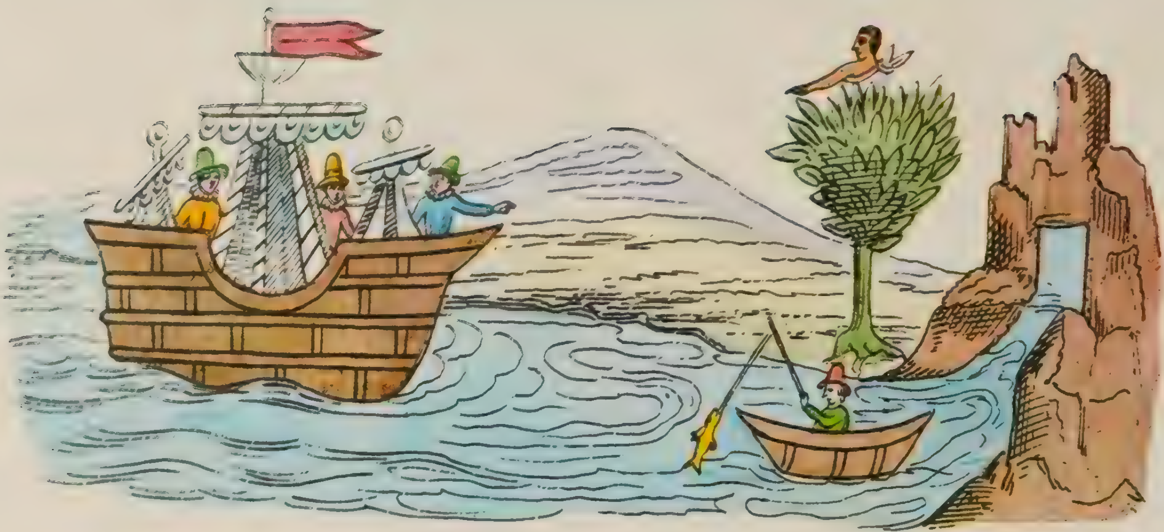


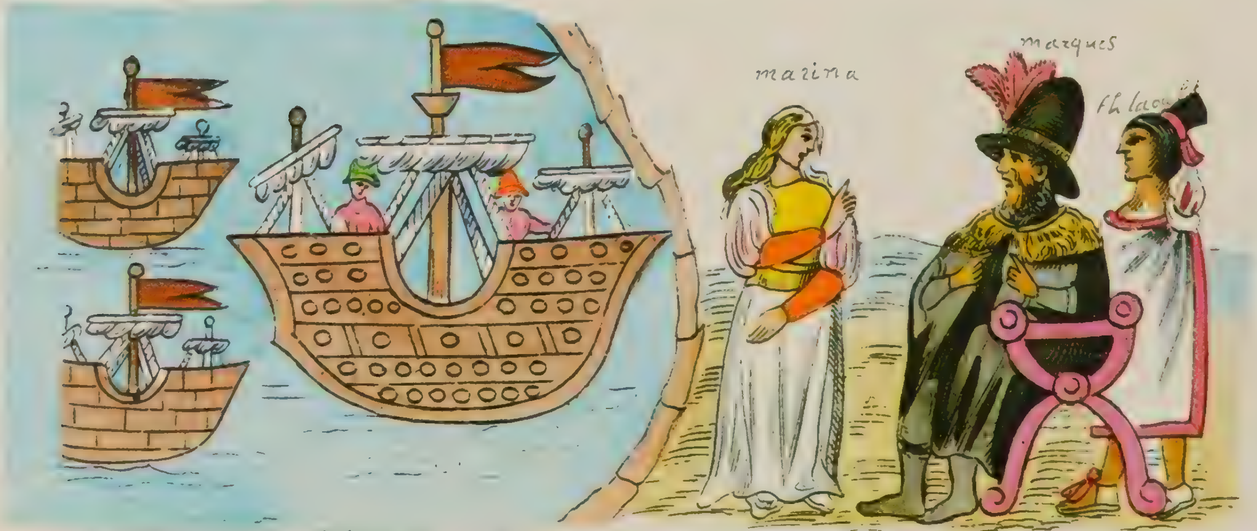
11 Palanquín prehispánico. Cultura de Occidente. 30 cms. Museo Nacional de Antropología.



8

LAS NAVES DE LA CONQUISTA





12 Códice Durán. Avistando las naves.

13 Códice Durán. Desembarco



14



13

13 Códice Florentino. Desembarco.

14 Códice Durán. Cortés hacia la Gran Tenochtitlan.

Ei transporte naval tuvo gran importancia en la conquista de México. Carabelas y bergantines transportaron a los hombres blancos y barbados —el esperado Quetzalcóatl— cuyas naves fueron vistas por primera vez sobre las costas del Golfo en 1517. Eran estos tres bergantines con 110 hombres a bordo que bajo el mando de Fernández de Córdoba intentaban conquistar tierras nuevas.[12] Poco tiempo después, otra expedición con cuatro naves, al mando del cauteloso Grijalva, desembarcaba en el Río Banderas a unos cuantos kilómetros de lo que pronto sería Veracruz. Pero no era éste el hombre destinado a la empresa de conquistar tierras para su soberano, almas para su Dios y adquirir el oro que nunca estaba muy alejado de la mente de los conquistadores.

En la Habana un hombre esperaba: Hernán Cortés, el primero y más grande de los conquistadores. Al ver el fracaso de las primeras expediciones, Cortés sintió ser el indicado para lograr la empresa con éxito. Ciertos lances amorosos en la Habana hacían que su presencia en esta ciudad fuera peligrosa, además el bachiller de la Universidad de Salamanca se aburría y en su sangre hervía el ansia de nuevas aventuras. Con una limitada cantidad de dinero pero con un entusiasmo, valor y habilidad sin límites, organizó su propia expedición. Poco se sabe acerca de los barcos que habían de formar la armada a su mando. Contaba con la experiencia del piloto Antón de Alaminos, quien había estado en las dos fracasadas expediciones anteriores, aparte, de varios veteranos de estas mismas, entre ellos cincuenta y seis de la aventura de Grijalva; con justicia debemos decir que, gran parte del éxito de la de Cortés, se debió a la experiencia de estos endurecidos y valientes hombres.

Las naves que consiguió el conquistador eran viejas y en mal estado y con gran necesidad de reparaciones. El herrero Hernán Martín, uno de los muchos "artesanos conquistadores", relató que en la Habana había hecho "clavos y otras cosas necesarias" para los barcos, lo que igualmente significaba que a bordo debían ir los carpinteros y herreros que serían de gran utilidad más tarde. Unas fuentes dan como número, once naves, y otras, doce, y poco se sabe de su tamaño; Andrés de Tapia clasifica los de sesenta toneladas como pequeños, lo cual nos hace concluir que éste era un sujeto al cual daban poca importancia los conquistadores cronistas.

Después de semanas de navegar por las costas de la península de Yucatán, donde se juntaron, como ya sabemos, Jerónimo de Aguilar y esa ex-

14 Códice Florentino. Cortés y los enviados de Moctezuma

15 Biombo. Siglo XVII. Castillo de Chapultepec



14



15

traordinaria e inteligente mujer que no sólo debía ser su intérprete sino la madre de su hijo: Doña Marina, llegaron a Veracruz.

El Viernes Santo de 1519 desembarcó Hernán Cortés vestido de terciopelo negro.[13] Debía darse cuenta de la importancia de este momento puesto que, su primer acto, fue hacer que se improvisara un altar para oir la misa que diría fray Bartolomé de Olmedo. Después, sentado en una "silla de caderas", recibió los regalos que le mandó Moctezuma con su enviado Tentlitl.

Moctezuma II, esa trágica figura de nuestra historia, esperaba ya la llegada de los hombres blancos y barbados: los presagios lo habían anunciado, además sus espías en la costa habían traído alarmantes noticias y dibujos de naves, cañones y monstruos de cuatro patas. Uno de estos "monstruos" era la yegua alazana de Pedro de Alvarado, a quien Cortés pidió que con otros jinetes corriese en la playa ante los asombrados ojos de los enviados de Moctezuma, a los cuales el "buen golpe de pólvora" de un cañón había ya sorprendido.

Cortés estaba decidido; con su pequeño ejército de quinientos cincuenta soldados y sólo dieciseis caballos, conquistaría todo el Imperio de Moctezuma; liberándose de las autoridades fundó la primera ciudad de México: la Villa Rica de la Vera Cruz. Desde ese momento responsable único ante su soberano Carlos V.

Ningún episodio de la valiente vida de este audaz hombre, tuvo la importancia que lo que debió ejecutar con valor y astucia inmediatamente después: eliminar sus naves, a fin de que ninguno de sus soldados se amotinase y quisiera echar marcha atrás usando de estos medios para volver a sitios más seguros.

Muchas conjeturas ha habido acerca de este incidente y no todas las fuentes de la Conquista están de acuerdo. Descartada queda la de haber quemado las naves, probablemente fueron desmanteladas, la lógica nos hace pensar que quizá fueron varadas después de salvar las velas, cuerdas, guarnes, clavos y otros objetos de metal que podrían emplearse en el futuro.

Después prosiguió Cortés, montado sobre su caballo Morcillo, su viaje al altiplano: Cempoala; donde "hallamos las casas de ídolos y sacrificadores y sangre derramada . . . y allí dormimos" nos dice Bernal Díaz. En este sitio Cortés ordenó cesar los sacrificios humanos. Tlaxcala, donde se le unieron los Tlaxcaltecas a quienes su odio

16 Moctezuma bajo palio recibiendo a Cortés Oleo Siglo XVII. Embajada Británica

a los aztecas convirtió en sus mejores aliados . . . Cholula, y su atroz matanza "en menos de dos horas, tres mil hombres murieron", Cortés escribía a Carlos V explicándole esta masacre. Entre los gigantes y nevados Popocatépetl e Iztaccihuatl que montan guardia en la entrada sureste del Valle, pasó Cortés.[14]

Lentamente iba arrastrándose la artillería y los de a caballo hasta que ante ellos apareció Tenochtitlan, la capital de Moctezuma que según Bernal Díaz: "parecía a las ciudades de encantamiento que cuentan en el libro de Amadís" brillando bajo el sol en su inmenso lago donde navegaban miles de canoas con su transporte acostumbrado; gente que quería ir de un sitio a otro, legumbres, flores, aves, madera . . .[15]

Tomando la calzada de Ixtapalapa los españoles avanzaron hacia la ciudad, Cortés encabezando su pequeño y exhausto ejército. A su paso salía a verlos tanta gente que a duras penas lograban avanzar pues "jamás habían visto ni caballos ni gente" como ellos, y continúa Bernal Díaz: "veíamoslo to-



16 Encuentro de Cortés y Moctezuma. Códice Durán.

do lleno de canoas y en la calzada muchos puentes de trecho en trecho". A lo lejos, avanzaba una espectacular procesión: era Moctezuma II que venía a recibir su destino; la primera confrontación del Nuevo con el Viejo Mundo. Mas dejamos a Bernal Díaz:

> Ya que llegábamos cerca de México . . . se apeó el gran Moctezuma de las andas y traíanle del brazo aquellos grandes caciques, debajo de un palio muy riquísimo a maravilla, y el color de plumas verdes con grandes labores de oro, con mucha argentería y perlas y piedras chalchiuis, que colgaban de unas como bordaduras, que hubo mucho que admirar en ello . . .

De esta manera se transportaba el poderoso y refinado Emperador de los aztecas."



16

Muy pronto se dio cuenta Cortés de que la recepción más bien favorable que había tenido se iba a tornar en su contra. En su segunda carta a Carlos V le escribe sobre la urgencia de construir unas naves, pues los habitantes de Tenochtitlan podrían aislarlos con únicamente quitar los puentes. A Martín López encargó Cortés el diseño y la construcción de cuatro bergantines; López de inmediato empezó a ensamblar con dos ayudantes que eran "ábiles carpinteros", llamados Pedro y Miguel de Mafla ayudados por un primo del propio López apodado "Narices". El herrero Hernán Martín hizo los herrajes, y Diego Hernández se jactaba de haber cortado la madera de roble que encontró en Tacuba y Texcoco. Los indios transportaban esta madera y los artesanos se encargaban del resto.

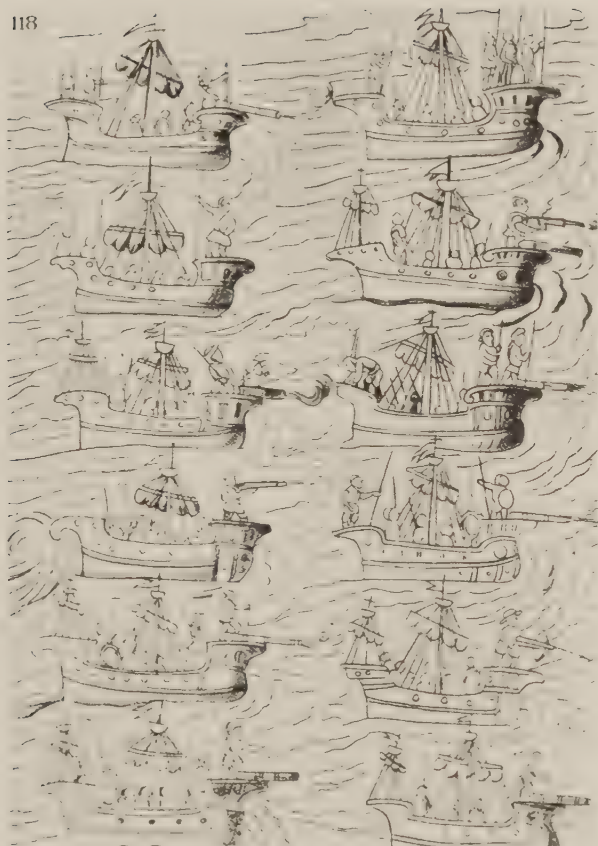
En cinco meses estaban construidos los cuatro bergantines. En varias ocasiones, Cortés, que quería disimular su verdadero uso, convidó a Moctezuma y a sus cortesanos a pasear en ellos y transportarlo a sus cacerías en su reserva real del Peñón de Tepepolco. Moctezuma comprobó la superioridad de este tipo de embarcación sobre las veloces canoas de sus grandes guerreros.

A principos de 1520, cuando Cortés creía que la conquista del Imperio Azteca estaba por consumarse, la suerte se volvió en su contra. El patético Moctezuma moriría poco tiempo después. Cortés sabía que con él perdía un amigo y la esperanza de conservar la ciudad. Era forzoso retirarse y pronto.

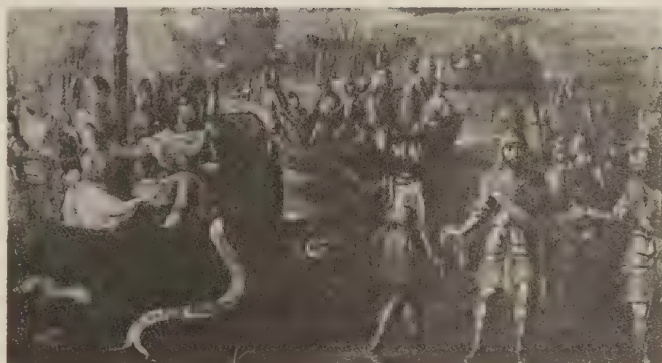
Durán nos dice: "Mandó luego que con todo silencio y sin estruendo, todos saliesen muy en orden". No habian avanzado mucho por la calzada de Tla-

17 Construcción de la flota. Códice Durán.





17 Bergantines. Códice Florentino



18 Prisión de Cuauhtémoc. Oleo Siglo XVII. Castillo de Chapultepec.

copan cuando una india empezó a dar voces: "salir pronto con vuestras canoas que se van los teules". Pronto todo fue caos y confusión. Canoas llenas de guerreros los atacaban por ambos lados de la calzada, tiraban sobre ellos una lluvia de flechas gritándoles "palabras vituperiosas". Esta noche pasaría a la historia como La Noche Triste. Habían muerto muchos hombres y caballos; el tesoro se había perdido y en una parte del lago los bergantines fueron quemados por los vencedores aztecas. Irónicamente en esta ocasión, las canoas indígenas demostraron su superioridad . . .

Después de una retirada larga y dolorosa Cortés se refugio en Tlaxcala, resuelto a volver triunfante a Tenochtitlan. Estratégicamente no confiaba en las calzadas. Allí, a siete mil pies de altura sobre el nivel del mar, dio órdenes de construir una flota.[17]

Y así, al mando de Martín López los carpinteros comenzaron a trabajar a fines de septiembre de 1520. Cortés mandó gente a Veracruz por "mucho hierro y clavazón de los navíos que dimos al través (nos preguntamos qué habrá querido decir Bernal Díaz; no nos aclara el problema del fin de los bergantines), y por anclas y velas y jarcias y cables y estopa y por todo aparejo de hacer navíos". Y en los bosques de la falda del volcán La Malinche se encontró toda la madera necesaria.

Ya construidos doce bergantines de cuarenta pies cada uno y un barco insignia de cuarenta y ocho pies, fueron probados con éxito en el río Zahuapan de Tlaxcala e inmediatamente desmantelados para de esta manera transportarlos hasta el sitio estratégico escogido para que fuesen lanzados al lago.

No se puede precisar la ruta que tomó esta extraña procesión; hombres acarreando los desmantelados bergantines acompañados de trompetas, chirimías, teponaxtles y tambores al grito de "Viva, viva el Emperador nuestro señor, y Castilla, Castilla y Tlaxcalla". Seguramente atravesó la serranía hasta llegar a Texcoco; la base de las operaciones navales, al mando de Gonzalo de Sandoval. En 1938 fue erigido un pequeño monumento en el sitio exacto donde Cortés lanzó su flota para tomar Tenochtitlan.

Mientras tanto esta ciudad se preparaba para el esperado ataque de los españoles. Un joven y valiente sobrino de Moctezuma había sido elegido como el nuevo soberano: Cuauhtémoc. Después de noventa y tres días cayó Tenochtitlan y con ella el Imperio Azteca. Las estrechas y veloces canoas que se habían reunido en el lago no pudieron hacer nada cuando un fuerte viento de popa sopló sobre las velas de la flota de Cortés, que éste aprovechó, dando la orden de entrar en acción. La batalla fue tan sangrienta que las aguas del lago se tiñeron de rojo . . .[18]

Muchos años después aun se conservaban en lo que era Las Atarazanas, los bergantines que tanto habían contribuido a la Conquista de México.

CABALLOS



19 Combate entre Centauro y Caballero Tigre Mural Siglo XVI. Ixmiquilpan. Hgo

19 Caballos. Códice Florentino.



. . . "Y aquí creyeron los indios que el caballo y el caballero eran todo uno —como jamás habían visto caballos . . ." escribe Bernal Díaz.[19]

Los caballos que hace miles de años hubo en América en el Pleistoceno (millón y medio a dos millones de años), eran pequeños animales que alcanzaban posiblemente no más de cincuenta centímetros de alto, no llegaron a ser conocidos por el hombre americano que en cambio, sí llego a cazar los mamuts que —aun cuando éstos no se usaron nunca para el transporte sí alimentaron al hombre— se encontraban abundantemente en los pantanos del Valle de México como lo demuestran los huesos del atrapado por el lodo y descubierto más tarde por el Dr. Helmut Da Terra en Tepexpan. En su costado está incrustada una punta de obsidiano del atl-atl, de uno de los más antiguos habitantes de México cuyo cráneo encontrado no lejos del mamut data de doce mil a nueve mil años A. C.

Cortés, con la astucia que le caracterizaba, inmediatamente se dio cuenta de lo que un caballo representaba para el indígena: un monstruo como un gran venado, mitad hombre, mitad animal, y de la importancia de este "monstruo" para conquistar las tierras que como al Cid se iban "ensanchando ante su caballo". Paradójicamente, más tarde —y cuando decimos más tarde eran apenas unos años después— en lo que sería la Nueva España se originó la aparición de un tipo de mexicano característico: "el hombre a caballo'. En pocos países del mundo se ha aunado tanto el hombre a un animal como ha sucedido en México, donde el uso y el dominio del caballo son totales.[19]

En cuanto se presentó la ocasión, Cortés "que en todo era muy avisado" dijo riendo a sus soldados: "Sabéis señores, que parece que estos indios temerán mucho a los caballos y deben de pensar que ellos solos hacen la guerra" y ordenó traer la yegua de un tal Ortiz apodado El Músico para que "tomaran olor de ella". Cuando se presentaron los caciques en Veracruz delante de Cortés, el caballo empezó a patear y a relinchar dejándolos sorprendidos. Después la yegua alazana de Pedro de Alvarado corrió en la playa. El espectáculo ecuestre fue inmediatamente reportado a Moctezuma, con el número de caballos con que contaba el ejército de Cortés que eran dieciséis en total. Esta raza de caballos, lo mismo que los llevados a Perú, provenía de una famosa cría de Córdoba que para esa época ya estaba extinta. Dicha cría se formó durante el Califato de Córdoba por cuatro garañones traídos del Yemén cruzados con yeguas nativas españolas.

Al morir su caballo en Veracruz, el conquistador compró el de Alonso Hernández de Portocarrero por una buena cantidad de oro. Juan Velázquez de León poseía una yegua rucia llamada La Rabona. Cristóbal de Olid, un caballo "harto bueno"; en cambio, el de Francisco de Montejo, un alazán tostado, no sirvió para guerrear; la yegua de Ordaz corría poco mientras que el caballo castaño claro de Lares era un magnífico corredor, pero al parecer el mejor de todos era "El



19 Lienzo de Tlaxcala. 1550-1564. Ed. Alfredo Chavero 1892

Arriero" de Bartolomé García. Y, así montados en los "grandes venados". hicieron su entrada en Tenochtitlan los conquistadores.[19]

La proliferación de caballos y ganado llegó a ser tal que, en 1529, fue necesario que cada criador o dueño de ganado tuviera su Hierro o marca registrada: debían ser diferentes unos de otros, registrando cada dibujo en el Ayuntamiento, lo que nos indica la rapidez con que floreció la ganadería caballar y vacuna en la Nueva España.[20] Se podría hacer una lista de los primeros criadores de caballos en México por estos registros: unos eran los de los conquistadores, otros de mercaderes y de comunidades religiosas. Es interesante observar que Catalina Pizarro, madre de Cortés, poseía el suyo propio.

En las Ordenanzas de Gremios dadas por el Virrey Martín Henríquez en 1574, se especifica "Que ninguno pueda herrar su ganado sino desde el día de San Juan en adelante", y que, "No se pueda vender potro, de menos de dos años".

Cuando D. Antonio de Mendoza entregó el Virreinato a D. Luis de Velasco, eran ya insuficientes los pastos en el Valle de México, teniendo que pasar a buscar nuevas pasturas en el Valle de Toluca.

Más tarde, Torquemada (1610) al referirse al ganado tanto caballar como vacuno en la Nueva España, afirmó que en 1539 había crecido en tal número los que habían traído de Castilla:

> ". . . dando por resultado el desplazamiento de las tierras de Tepepulco, Zumpango y Toluca en donde fueron las primeras estancias y se fueron a poblar esos llanos donde ahora las estancias de vacas y yeguas corren desde el río San Juan hasta pasar de las Zacatecas y llegar más adelante de tierras de chichimecas tan largas que no tienen fin . . ."

Durante toda la Colonia el caballo fue para el hombre el más noble y útil de los medios de transporte. El Padre Ajofrín, en la entretenida crónica de su viaje por la Nueva España en el siglo XVIII, se asombra ante el boato del modo de viajar; un caballero que quería hacer un viaje de cincuenta leguas debía llevar setenta mulas para remudar; los más ostentosos hasta doscientas. Y el que iba a caballo debía agregar dos o tres más y un mozo o dos y algunas mulas de carga con la ropa de cama, petacas y baúles.

Thomas Gage, el fraile dominico que más tarde se convirtió al protestantismo, con una mente muy amplia para algunas cosas pero extremadamente cerrada para otras y con prejuicios y falta de comprensión hacia las costumbres hispanas, no deja de asombrarse ante la magnificencia del México barroco del siglo XVII y comenta que la ciudad de México es famosa por cuatro cosas: la belleza de las mujeres, los caballos, el esplendor de los trajes y los carruajes.

El caballo también sirvió para la evangelización de la Nueva España. Las tierras del Norte vieron al "misionero jinete" Eusebio Kino cabalgar incansable, legua tras legua, catequizando, organizando y fundando misiones. Sus escritos consignan datos valiosos sobre geografía, vocabulario, religiones y costumbres en Baja California, Sonora y Arizona. Sus restos reposan en la misión de Magdalena fundada por él.

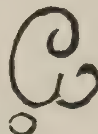
Y de la misma manera que los indígenas creyeron que hombres y caballos eran uno; hasta hace pocos años y, aun actualmente en el campo, no puede concebirse al mexicano real sin su caballo; su más preciada posesión. Hombre y caballo han vuelto a ser uno.[21]



Iten el dicho pedro sanchez presento otro hierro que tiene de sus bacas e yeguas desta manera.



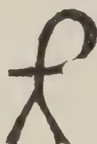
Anton cayzedo presento un hierro de bacas y yeguas de esta manera.



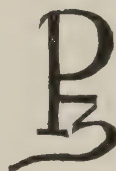
Este dicho dia el dicho juan de zalcedo presento ante mi el dicho escribano un hierro desta manera que dixo que echaba al ganado de doña catalina pizarro.



Rui gonzalez presento un hierro de yeguas y vacas desta manera.



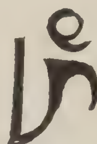
Este dia presento pedro de bargas un hierro desta manera para herrar el ganado del monesterio de la Madre de Dios.



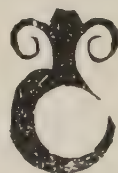
Este dia el doctor suares medico presento un hierro desta manera.



Geronimo de aguilar presento otro hierro desta manera.



En 18 de noviembre de 1530 años presento francisco flores rregidor un hierro para herrar bacas e lleguas desta manera.



En 30 de Octubre de 1532 años bartolome de perales presento un hierro desta manera para herrar sus hieguas y ganado.



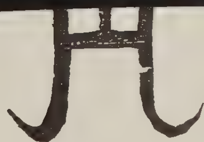
En 5 de octubre de 1530 años presento juan tirado un hierro para herrar bacas e hieguas desta manera.



En 11 de hebrero de 1531 años ante mi el dicho escribano presento juan de zalcedo un hierro desta manera para hechar a sus ganados desta manera.



En 28 de abril de 1533 años presento juan de sandoval un yerro para herrar sus yeguas y ganados.



En 7 de Noviembre de 1533 años rregistro luys sanchez un hierro desta manera para herrar sus ganados.



En 24 de abrill de 1537 años parescio ante mi pedro de sandobal e rregistro un hierro para herrar sus ganados ques desta manera.



Juan montero y francisco de la torre en 28 de marzo de 1530 años presentaron en cabildo un hierro desta manera para bacas y yeguas y obejas.



En 23 de Noviembre de 1536 años rregistro juan de cuellar berdugo vecino desta cibdad un hierro desta manera para herrar sus ganados.



Este dia alonso de basan yerno de francisco berdugo presento un hierro para herrar sus ganados desta manera.



En 14 de noviembre de 1538 años rregistro e manifesto un hierro para herrar sus ganados de un escudo con una banda al rreves desta manera antonio de carbajal alcalde.

Cortés, al mismo tiempo que conquistaba tierras comprendía la necesidad de abrir rutas. En 1522 ordenó a Alvaro López que hiciera el càmino de Veracruz a México. Igualmente, en su viaje a las Hibueras iba proyectando vías de comunicación, sobre todo entre los dos océanos en el Istmo. En 1523 ordenó la apertura del camino entre México y Tampico, puerto donde se construyera el primer muelle habido en la Nueva España.

El virrey Mendoza se interesó mucho en la conservación de los caminos ya existentes y mandó abrir otros al Occidente, Oaxaca, Acapulco, Michoacán y Taxco, construyendo ademas puentes y alcantarillas.

En el siglo XVII, México ya contaba con una extensa red de caminos de tierra, de herradura y los anchos caminos reales empedrados, por los cuales transitaban coches, gente a caballo. literas —estas en los estados de Veracruz y Tabasco— en las que el viajero iba suavemente balanceado por el paso ágil y uniforme de los cargadores, y filas interminables de recuas de mulas que al latigazo y silbido del arriero acarreaban toda clase de mercadería. desde oro y plata hasta sedas. marfiles. especies y porcelanas que anualmente depositaba la Nao de China en Acapulco, pues ya conquistadas las islas Filipinas por España, en el último tercio del siglo XVI, se estableció una ruta permanente entre este puerto y Manila.[23]

El mismo galeón zarparía días despyés con rumbo a Manila, cargado de plata acuñada y en barras, barricas de vino español, lanas, grana de Oaxaca, y cacao de Chiapas y Tabasco. Parte del cargamento traído de las Filipinas, se vendía en la Nueva España, el resto era expedido hacia España vía Veracruz.

Incontables fueron los viajeros que empezaron a llegar a México. Muchos de ellos nos legaron crónicas apasionantes, casi siempre manifiestan sus distintas reacciones ante la belleza, las costumbres y los contrastes que hacen el gran atractivo del país y que rara vez los dejaba indiferentes.

Durante la Colonia, las principales arterias de comunicación entre la capital de la Nueva España y las ciudades más importantes de provincia, eran conocidas como "caminos reales". Había también rutas de menor importancia, las transversales y las vecinales; polvorosas en cierta época del año y casi intransitables durante las lluvias. Estos caminos pasaban a veces sobre grandes y magníficos puentes, notables obras de ingeniería. Había otras maneras de cruzar los ríos; los puentes colgantes que aún subsisten, como el que pasa por el río San Marcos en el estado de Puebla. A falta de éstos, existía otro curiosísimo sistema que vemos ilustrado en el *Atlas* de García Cubas.[24] Mientras el ganado avanzaba por el río, el caminante se sentaba en una especie de columpio de lona que, por medio de carretillas, rodaba sobre una cuerda de la cual tiraban varios hombres y que estaba atada a los árboles de la orilla.

El modo de transporte de los virreyes fue minuciosamente reglamentado por la Corona, advirtiéndose una doble preocupación: dar autoridad al representante del Rey y limitar su ostentación para que no hubiera excesos. Una de las prerrogativas era el transporte libre en los caminos al puerto y el viaje marítimo con sus criados y familiares. Tenia el Virrey seis meses de sueldo tanto para el viaje de ida como para el de regreso; en su equipaje podía llevar los más variados efectos, desde ganado hasta aves, frutas en almíbar y vino.

En 1531, Sebastián de Aparicio convir-



22 Viajando en litera. Litografía de Thomas Egerton 1840.

22 Litografía del libro del Barón de Waldeck: Monuments Anciens du Mexique. Palenque et autres ruines . . . (1866). Trad. M. Mestre Gigliazza (1920).

tió el camino de México a Veracruz en una verdadera carretera. A él se debe el uso comercial de las carretas tiradas por bueyes,[25] transportadoras de las mercancías que hasta entonces habían sido acarreadas por indios "tamemes". Aparicio hizo llegar sus carretas a Querétaro, en los linderos de las tierras chichimecas; más tarde, prosiguió hasta Zacatecas, recibiendo órdenes, además, de empedrar el camino real que llevaba hasta este rico asiento minero. La bondad y la sencillez de Aparicio ganaron a los chichimecas, sin los cuales su obra hubiera sido imposible. Por esta ruta transitaban continuamente las carretas cargadas de plata; venían a la capital de la Nueva España para entregar su carga a la Real Casa de Moneda fundada en 1535. A la muerte de su segunda mujer ("se le antojó comer fruta de un albaricoque, cuando estaba más descuidada se desgajaron las ramas del chabacano y se vino abajo"), tomó el hábito de San Francisco a los sesenta años y murió en 1600.[26]

En la Relación del visitador franciscano fray Alonso Ponce, escrita por dos religiosos que le acompañaban, narran que un día el Padre comisario llevó para que guiase al visitador "a un fraile lego muy simple del convento de la Puebla, llamado Fray Sebastián de Aparicio el cual fue en el siglo hombre de grandísimas fuerzas y de recísima complexión . . . siendo como es de noventa años anda con una carreta de cuatro bueyes sin ayuda ninguna de fraile, español e indio". Por decreto Pontificio en 1789 fue declarado beato. Su cuerpo se conserva incorrupto en Puebla y es venerado por gran número de fieles entre los que sobresale el que posiblemente le hubiese complacido más: el gremio de Conductores de Vehículos que han hecho de él su patrón.[27]

Si Aparicio fue el primero en emplear las carretas de una manera organizada, en 1531 en el *Proceso del Marqués del Valle* (Cortés) *contra los Licenciados Juan Ortiz y Diego Delgadillo,* 9 de febrero de dicho año, vemos que:

> "El dicho licenciado Delgadillo ha hecho hacer unas carretas, que son las primeras en esta ciudad se han hecho e han andado acarreando piedra y madera a la dicha casa (de Diego Delgadillo) . . . que es mucho alivio e descanso a los indios que hacen la dicha casa, llevar la dicha madera e piedra en carretas, porque sabe e ha visto este testigo que en todas las otras obras que en esta ciudad se hacen, llevan la piedra e

A *Acapulco*
B. *Fort St. Diego.*
C *Le Port.*
D *Pointe del Grifo*
E *Grande Entrée*
F. *Petite Entrée.*
G. *Isle à l'entrée du Port.*
H *Port Marquis.*
Echelle d'Aunes.
Schaal van Ellen

23

madera e otros materiales los dichos indios en lo cual pasan gran (sic) trabajo . . ."

Por lo tanto Delgadillo fue con los frailes del convento de Santo Domingo que eran dueños de una carreta los primeros en emplearlas y de esta manera "dando mucho alivio a los indios". Aclara el testigo de este juicio "que no ha habido carretas, sino una de don Hernando."

Esto parece ser una prueba definitiva de que, la primera carreta en México, fue la de Hernán Cortés.[26]

En una Acta de Cabildo dada el 17 de diciembre de 1540 se asienta que "Se mandó pregonar que a todos los que traigan carretas vayan a pie delante de ellas cuando transitan por la calzada que va de San Lázaro a Chapultepec".

24







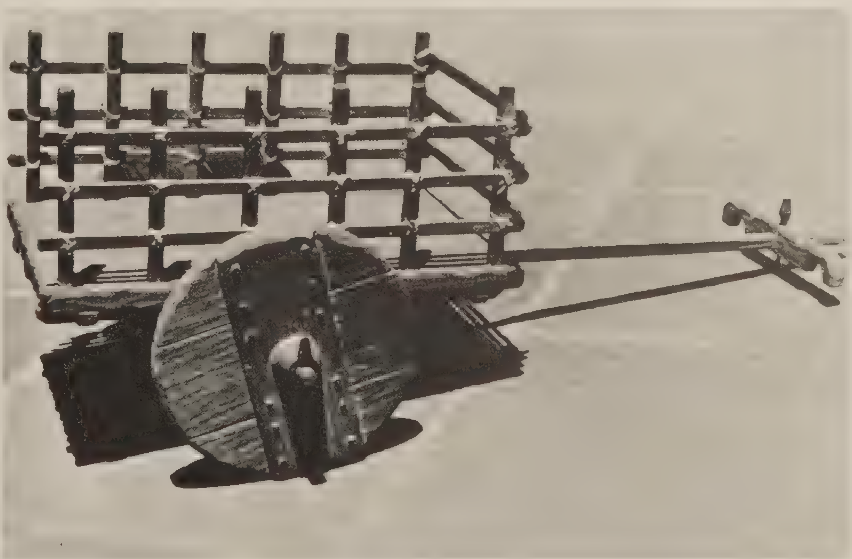
23 Vista de Acapulco Grabado de Adrian Boot 1615.

24 Puentes. Atlas de García Cubas.

25 Carreta. Museo de la Ciudad de México.

En una ley dada por Felipe II en Madrid en 1583 se ordena "Que los Harrieros (sic) y Carreteros que usan de traginar, si llevaren trigo, harina o cebada a México, luego que sean llegados a la Ciudad, vayan derechamente a la Alhóndiga, adonde descarguen lo que trajeron . . .". Antes Carlos V dio leyes para los caminantes y su trato en las posadas. Una de ellas fechada en mayo de 1538, y en Valladolid dice lo siguiente: "Mandamos a los Virreyes, Presidentes, Gobernadores y Justicias, que den las órdenes convenientes para que en las posadas, mesones y ventas, se den a los caminantes bastimentos, y recaudo necesario, pagando por su justo precio, y que no les hagan extorsiones, ni malos tratamientos, y todos tengan arancel de los precios justos, y acomodados al tragin, y comercio". Igualmente que "Algunos vecinos tienen ventas y tambos en los

25

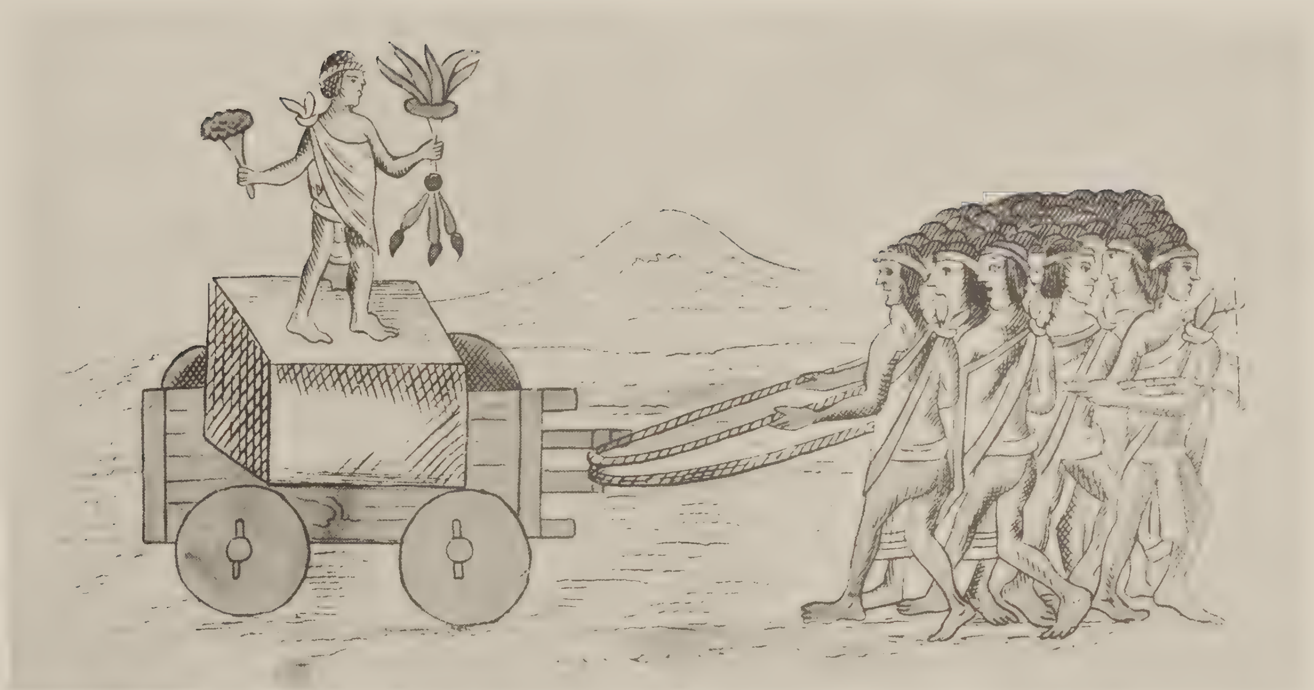




26 Estampas de Fray Sebastián de Aparicio. Frai Mateo Ximénez. Roma 1789

caminos, que antiguamente se traginaban, cerca de ríos y pasos dificultosos y los Caminantes y Harrieros (sic) han descubierto otros mas breves y mejores, y los vecinos interesados en que hagan noche y medio día en sus ventas y tambos para poderles vender sus bastimentos, y otras cosas, salen a los caminos y los hacen bolver (sic) y no consienten que vayan por los nuevamente descubiertos, en que los caminantes reciben notorio agravio . . . que cada uno pueda caminar con libertad por donde quisiere".

Las LEYES DE INDIAS son ejemplares en su justicia y trato tanto para indios como españoles, conveniente sería que hoy en día las siguieran los modernos hoteleros!

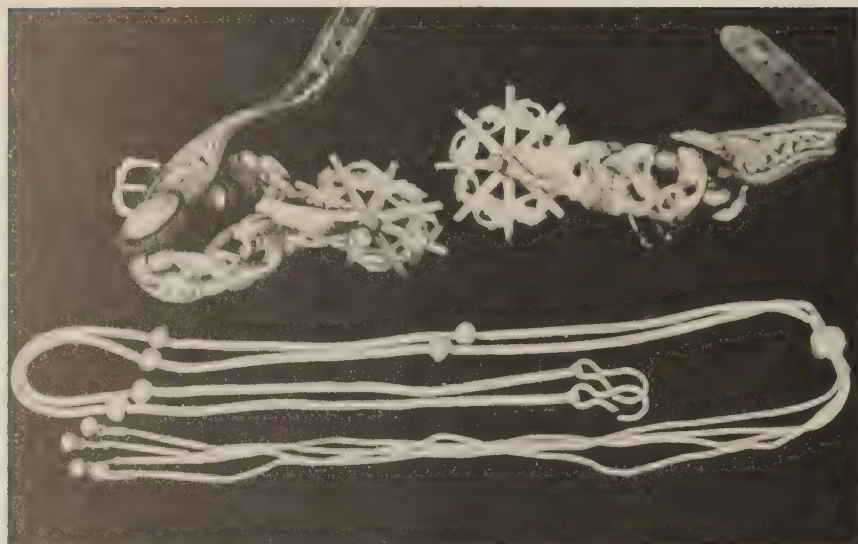


28 Carreta. Códice Durán.



27 Estampas de Fray Sebastián de Aparicio, Frai Mateo Ximénez. Roma 1789

CARRUAJES Y JAECES



29 Espuelas y riendas del siglo XVIII que usó Maximiliano. Obra de Severo Valderrama.

Se dice que "Los pueblos felices no tienen Historia". Un eminente historiador mexicano, mi padre, con el sentido de humor que le era característico, agregaba: " . . . pero cómo se aburren!".

Ignoramos si el México colonial se aburría, aunque creemos que llegadas y partidas de virreyes, fiestas religiosas y profanas y la evidente prosperidad del país con su riqueza minera, agrícola y ganadera, la cual favorecedora de pocos, daba trabajo —posiblemente mal remunerado— a muchos, ofrecía a la Nueva España una aletargada felicidad. Pocos acontecimientos importantes turbaban la paz, con excepciones aisladas como el motín de indios que ocasionó el incendio del Palacio al fin del siglo XVII, y uno que otro levantamiento de tan poca importancia y duración que la Historia ha perdido memoria de ellos. Sin embargo, mucho se ha escrito y queda por escribir de lo que los franceses llaman "La Petite Histoire": "La pequeña historia"; compuesta de las tradiciones, leyendas, costumbres, hechos intrascendentes y vida de este inagotable país.

Sabemos que se vivía con lujo en la capital de la Nueva España; uno de los grandes lujos eran los carruajes y los caballos: Thomas Gage (1648), comenta que de

> "los treinta a cuarenta mil habitantes son tan ricos y orgullosos que la mitad de la ciudad poseia carruajes, porque de buena fuente sé que en mi tiempo habia cerca de 15,000 coches, tengo que agregar que los carruajes de la aristocracia, exceden en costo a los mejores de la Corte de Madrid y otras partes del mundo porque no escatiman ni en plata, ni oro, ni piedras preciosas, ni paño de oro, ni las mejores sedas de la China para enriquecerlos. Y los caballos se engalanan de tal forma que los arneses y herraduras son de plata."

Cuando leemos en las Ordenanzas de Gremios dadas por el Virrey Don Antonio de Mendoza tan pronto como en 1549, nos damos cuenta que Gage no exageraba al asombrarse ante el esplendor de carruajes y caballos, ya que guarniciones y aderezos por simples que fueran tenían que estar hechos con arte y "cosidas con hilo encerado, . . . que las arciones de estradiota, no lleven pedazos, sino aforrado en lo mismo", "que el maestro que cortare Riendas a la estradiota gineta sean de cuero y no tengan navajadas ni cortadas al través . . . que el que corte arciones sencillas que las corte a la larga y sin navajadas" y recomienda "que se queme la obra" si no se cumplen estos requisitos y otros más.

El virrey Henríquez, en 1572, ordena que "el oficial que hubiere de poner tienda de guarniciones sea examinada de una guarnición Francesa de Cuero, pretal y gurupera (sic) cabezada, riendas y arciones . . . que el cuero sea bien curtido" y "el que se examine de una guarnición de mula de Terciopelo con su franja y labrada la cabezada de cordonazo y arciones de Terciopelo y dée (sic) razón del terciopelo que ha menester". Muy exigentes eran las Ordenanzas y gracias a esto floreció una magnífica artesanía, que continua hasta nuestros días.[29]

En las Ordenanzas de Carroceros, dadas por el virrey Duque de Alburquerque en 1776, vemos que quien no fuera examinado no podía tener tienda pública y que quien lo fuese debía haber aprendido el ofcio. Al Carrocero le tocaba "hacer forlones, coches, sillas bolantes, estufas, literas y todo aquello, que mira a andar en animales cuadrúpedos".

Con justicia se ordena que a los labradores "no se les pueda coger carros, carretas, bestias, sino fuera para nuestro Servicio y necesidad pública, pagando primero de contado el alquiler justo".

Existía también esta disposición: "que ningún cochero aligere el paso de las mulas, ni atropelle persona alguna de cualquier clase y calidad, ni menos impidan arrimar los forlones a la pared" bajo pena de recibir doscientos azotes o años de presidio.

Los estribos de hierro que usaron Cortés y los demás conquistadores eran de origen árabe, de aproximadamente cuarenta y cinco centímetros de alto por treinta de ancho, con grabados y calados moriscos, incrustados de oro, plata o cobre. Con el tiempo se fueron simplificando, hasta llegar a tener la forma de los actuales.[30] Se dice que los amigos y partidarios de los jesuitas de Puebla, en el siglo XVII, por desprecio al obispo Don Juan de Palafox, hicieron que las cubiertas de los estribos tomaran la forma de una mitra invertida; esta irreverente moda se conservó mucho tiempo.

Tanto estribos, como frenos y espuelas, se fabricaban en varias ciudades



29 Espuelas "de anteojo"

29 Herraje de anquera cerrada. Siglo XVIII.

de la Nueva España, principalmente en Amozoc, donde se siguen fabricando por ser el agua de los pozos adecuada para el buen temple.

Como hemos dicho antes, muy pronto en México se despertó la afición por los caballos. El virrey Don Luis de Velasco era "muy lindo hombre de a caballo". Martín Cortés, dejó en su testamento a su hijo Don Jerónimo "un jaez de oro y plata, dorado, que estaba en su recámara", y todos los caballeros mexicanos tenían un cuarto, como actualmente se puede ver en algunas haciendas, —entre ellas la de San Juan Tlacatecpan— donde se guardaban las sillas y jaeces.

Había la costumbre de cortar un nervio de una pata de ciertos caballos para que quedasen cojos, y corriendo usase únicamente tres patas lo que hacía "un admirable son y corre muy menudo y muy llano". El galope suave de un caballo en tierras donde no hay piedras se llama sochigalope.

Durante las fiestas con las que se celebró en México la Jura de Fernando VI (1747), se hicieron espléndidos arreos; por ejemplo, Don Francisco Antonio Casuso "iba puesto en un caballo rosillo, enjaezado sobre trenza morisca con una galante silla de mucho valor, con mantillas y tapafundas de tisú de plata bordado de realce de oro y plata con flecadura de Milán". Las botas de Don Francisco estaban bordadas de oro y seda. En el inventario del poderoso y acaudalado Conde de Regla, figura "una silla de montar de mujer, de terciopelo carmesí con galón de plata, su freno, cabezadas y



riendas con sobrepuestos de plata", nos dice Don Manuel Romero de Terreros, e igualmente nos informa del lujo de las sillas de manos. Adornadas con carey, nácar y concha; doradas o pintadas con figuras y paisajes, forradas por dentro con damascos y terciopelos. Las usaban las señoras para recorrer distancias cortas. Es bien sabida la poca afición de las mexicanas para caminar, además de que las calles estaban sucias y mal empedradas hasta que el virrey Revillagigedo (el segundo de este nombre) mandó reempedrar y asear la capital.[31]

A mediados del siglo XVI había muchos y muy ricos carruajes, tanto que Felipe II alegando que decaía el ejercicio de los caballos, prohibió su uso en las Indias por cédula del 24 de noviembre de 1577. Nadie podía "pasar coche ni carroza alguna a las dichas



29 Gral. Ignacio Comonfort, con traje charro de gran gala. 1850. Oleo de Manuel G. Serrano

29 Silla de gala. Siglo XIX. Obra del talabartero: "El Condenado".



Nuestras Indias, ni las hacer ni labrar en ellas ni en parte alguna dellas" Muy recién terminada la Conquista, empezaron a fabricarse aquí y creemos que la prohibición de Felipe II fue de corta duración o ignorada, con el famoso: "Obedézcase pero no se cumpla".

Posiblemente, los carruajes de los particulares fuesen más lujosos que los de los Virreyes durante el reinado de la Casa de Austria en España; los Habsburgo eran austeros hasta en el vestir. En un biombo de fines del siglo XVII[32] vemos un virrey entrando al Palacio en una sobria estufa de cuero negro claveteado, tirada por hermosos troncos de caballos o mulas que no debían de pasar de dos, pues traer cuatro era "una superflua ostentación y gasto", según auto acordado por la Real Audiencia en 1621. Al subir al trono Felipe V, el primer Borbón, en 1700, las costumbres cambiaron en España y de la misma manera en la Nueva España: los virreyes tenían magníficas y ostentosas carrozas doradas tiradas por enjaezados caballos que eran, seguramente, más de cuatro.[33]

Un rico criollo, don Domingo de Valcárcel, poseía una estufa "muy capaz de garbosa y pulida talla, con todos sus hierros dorados y los rayos de las ruedas torneados con ocho vidrios así grandes como hermosos, vestida por dentro de terciopelo carmesí con flecos, cordones y borlas de oro de Milán".

El Conde de Regla tenía, entre otras: "una estufa de gala, forrada por dentro de terciopelo carmesí, un cupé dorado vestido por dentro de paño encarnado y un forlón de gala forrado, guarnecido de oro por dentro y dorado por fuera."

Estos carruajes fueron indudablemente construidos en México, pero el segundo Conde de Revillagigedo hizo su entrada público (1789) en un coche inglés que 'causó mucha novedad".

En los siglos XVII y XVIII tanto las sillas de mano como los forlones, estufas y carrozas, eran servidos por lacayos, palafreneros y postillones con libreas de mayor o menor lujo. Las mejores eran las de los Condes de Santiago Calimaya y de la Cortina. Podemos ver aún lo hermosos que eran estos carruajes, pues en la capilla abierta del convento franciscano del pueblo de Calimaya se conserva uno, regalado por los Condes de Santiago Calimaya en el siglo XVIII para que, en su interior, se expusiera el Santísimo durante los días de fiesta del pueblo. Es una magnífica carroza; aunque en mal estado, conserva vestigios de su cali-





30

29 Anquera de gajos. Siglo XVIII

30 Estribo. Fines del siglo XIX.

31 Figuras de barro. Fines siglo XVII encontradas en las excavaciones del Metro en El Zócalo. Museo de la Ciudad de México.



31

dad. Las maderas están delicadamente labradas; en los lados ostenta medallones de rocallas doradas que resaltan sobre el fondo azul descolorido por el paso de los años. Emociona ver que aun después de tanto tiempo, se conserva en la iglesia de remoto pueblo un recuerdo de esta familia que fue dueña del palacio ahora Museo de la Ciudad de México, y que se ha seguido respetando su voluntad.[34]

Los paseos de los habitantes de la Capital constituían un hermoso espectáculo, pues se rivalizaba en lujo y ostentación mientras el pueblo se divertía paseando con las floreadas trajineras en los canales de Santa Anita, Ixtacalco y Xochimilco.[35] En las noches, se veían regresar a la ciudad las canoas: personas coronadas con amapolas y rosas de Castilla, bailando y cantando al compás de los instrumentos de música.

En tiempos del virrey Alburquerque para que la Virreina paseara en trajinera por el Canal de la Viga, "se aparejó una canoa dorada en su totalidad engalada con toda clase de exquisitas flores y cuyos diez remeros vestían vistosos trajes de lampazos de la China".

A principios del siglo XVIII, vvió en la apacible capital de la Nueva España un popular improvisador de ágiles, hábiles e inofensivos versos que la tradición aun conserva: José Vasconcelos, el famoso Negrito Poeta que decía de sí mismo:

Aunque soy de raza conga,
Yo no he nacido africano,
Soy de nación mexicano
Y nacido en Almolonga.

El poeta tenía libre acceso al Palacio, iglesias y conventos y un día que vio al Virrey Don Juan de Acuña, marqués de Casa Fuerte, estrenando una magnífica estufa llena de sedas y oro, el Negrito Poeta dijo delante de algunos personajes de la Corte:

Esta estufa, Juan, advierte,
que sobre eje de oro gira,
es el carro de la Muerte
que te conduce a la pira.

Cuando alguien refirió esto al Virrey se impresionó tanto que mandó regalar inmediatamente el lujoso coche al Sagrario, para que en él transportasen el Santísimo Sacramento a los enfermos.

En el Museo del Convento de Churubusco se conservan tres preciosas estufas que estaban dedicadas a este mismo uso: llevar el Santo Viático a los enfermos o a procesiones con el Santísimo Sacramento. Una de ellas, la más hermosa, de fines del siglo XVIII, ostenta decoraciones neoclásicas talladas en madera y pintadas en oro; símbolos de la Eucaristía y un cáliz al frente.[36] Otra, está igualmente adornada con motivos eclesiásticos en los lados: la tiara pontificia, un sombrero de cardenal . . . Hay igualmente un pequeño cupé destinado para el mismo uso. Tenemos entendido que estas estufas fueron construidas en un pueblo

32 Estatua. Siglo XVII. Barro anónimo. Museo de América. Madrid

33 La Plaza Mayor. Segunda mitad del siglo XVIII. Castillo de Chapultepec.





de las inmediaciones de Toluca. Se conservan también en este museo dos literas portátiles para la confesión de enfermos, una de ellas está decorada con el Aguila Imperial de Iturbide[37]

En Corsham Court, Lord Methuen conserva un magnífico Villalpando que representa la Plaza Mayor; este cuadro fue comprado en Madrid, a principios del siglo XVIII por un antepasado de Lord Methuen, posiblemente a algún virrey. Está pintado a fines del siglo XVII; nos muestra la belleza de la Plaza, con el Parián en medio, el Palacio en reparaciones por los daños sufridos por el motín de indios y el bullicio y tráfico de lo que era el corazón de la Ciudad. Al lado derecho del cuadro se aprecian lujosos carruajes, caballos ricamente enjaezados y toda clase de personajes, desde los empelucados criollos hasta garbosos indios con su tilma anudada sobre el hombro. La variedad de los transportes nos llama la atención por sus diversas formas, herrajes y decoraciones. A la derecha vemos otro medio de transporte importantísimo en el México del pasado: las trajineras navegando en el Canal atravesado por numerosos puentes. Es un placer observar esta obra de arte y bien se comprende que Lord Methuen, poseedor de una de las mejores colecciones inglesas, lo tenga en su biblioteca donde lo estudia, admira y aprecia. Nuestro Villalpando, aunque lejos, está en buenas manos.[38]











33 Mampara. Oleo anónimo. Siglo XVIII.

33 Fragmento. Oleo anónimo. Siglo XVIII. Castillo de Chapultepec.

34 Carroza para el Santísimo. Calimaya. Edo. de Mexico

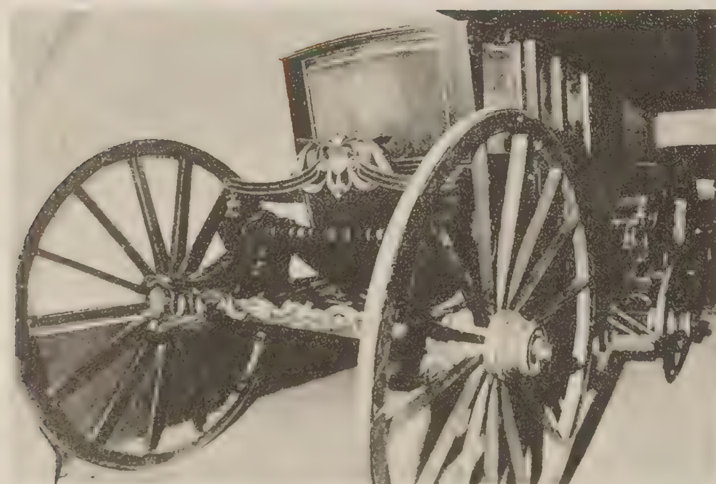
34 Carruaje de Los Condes de Santiago Calimaya. Museo de la Ciudad de México



35



37





36

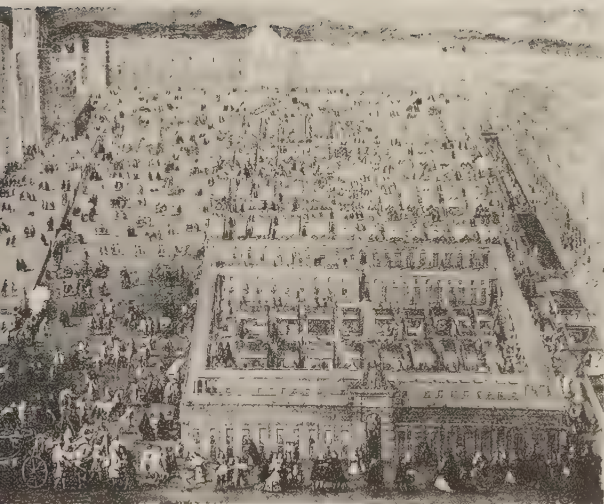
35 Biombo. Trajineras. Siglo XVIII

36 Carroza. Fines del siglo XVIII. Decoración Neoclásica. Museo de Churubusco

36 Carroza. Siglo XVIII. Motivos Eclesiásticos Museo de Churubusco

37 Litera para confesión de enfermos. Siglo XVIII Museo de Churubusco

37 Litera con Aguila Imperial de Iturbide. Museo de Churubusco



38 La Plaza Mayor. Cristóbal de Villalpando. Fines del siglo XVII. Corsham Court Wiltshire. Inglaterra.

38 Detalle del Villalpando.





37

MEXICO INDEPENDIENTE

El Grito de Dolores conmovió a la Nueva España: era el grito de un país que quería su independencia. A las dos de la mañana del 16 de septiembre de 1810, el cura párroco del pueblo de Dolores, Don Miguel Hidalgo y Costilla, estaba resuelto: "Caballeros, somos perdidos; aquí no hay más recurso que ir a coger gachupines", dijo a Aldama y Allende que venían a anunciarle que la conjura había sido descubierta. Dirigióse a la iglesia donde hizo tocar las campanas. Fueron los primeros pasos hacia un México independiente.

En todos los pueblos encontraba Hidalgo acogida tan favorable que, su batallón pronto contó con un gran número de hombres armados de palos, azadones, machetes o de lo que hallaban a la mano. La caballería estaba formada por los vaqueros y gente de a caballo de las haciendas montados en flacos y malos caballos; los jinetes, armados con las pocas lanzas que Hidalgo había mandado construir de antemano. A la cabeza de ese peculiar ejército iban Hidalgo, Allende y Aldama llevando el estandarte hecho con un cuadro de Nuestra Señora de Guadalupe.

En cada etapa se les unían más hombres. La toma de Valladolid aumentó considerablemente sus fuerzas y recursos para emprender la marcha hacia la meta final: la capital de la Nueva España. El 17 de noviembre salió de aquella ciudad, contando con siete mil hombres a caballo y doscientos cuarenta de infantería. Mas a la vista de la ciudad de México, en un paraje llamado Aculco que, extraña coincidencia, en náhuatl significa "agua que regresa", encuentra Hidalgo su primer revés; entonces decide marchar hacia Guadalajara. En esta ciudad su causa era ya tan popular que contaba con cien mil hombres, veinte mil jinetes y cinco cañones. Los jinetes con su calzonera de cuero y en mangas de camisa montaban los pequeños y fogosos

39 Prisión de Hidalgo y Allende. Castillo de Chapultepec.





40 Mural de Juan O'Gorman. Castillo de Chapultepec.

41 Entrada del Ejército Trigarante. Oleo anónimo

caballos del país. En el Puente de Calderón, al son de trompetas y chirimías más propias para una fiesta de pueblo que para un campo de batalla, este disímbolo ejército peleó hasta ser derrotado.

En Acatita de Baján, el coche de viaje de Hidalgo y Allende fue detenido por las fuerzas realistas.[39] Mas el movimiento de independencia iniciado por Hidalgo debía consumarse pues "ésta una vez adquirida no hay quien no haga cuanto esté en su poder por conservarla", responde a una aspiración profunda: la de la libertad individual.[40]

Otro acontecimiento que contempló el México independiente en importante fase, fue la entrada a la Capital del Ejército Trigarante con Iturbide a la cabeza. Llegaba quien pronto se coronaría Emperador de un Imperio que duró un año escaso, montado en un hermoso caballo negro, sencillamente vesti-



42 Retablo popular. Accidente en fiesta charra 1831.

42 Retablo popular. Asalto a una recua. Primera mitad del siglo XIX.





43 Recua de mulas. J. M. Rugendas 1832. Castillo de Chapultepec.

43 Conocimiento para recuas. 1804.

43 Conocimiento para recuas. 1850.

Digo yo ... que es verdad y confieso haber recibido de ...

marcad ... como al margen, contados, pesados, enjutos, y bien acondicionados, á mi entera satisfaccion, para llevarlo en dicha mi Requa en el termino ... y entregarlo en la misma conformidad que lo he recibido á D. ...

quien, hecha que sea mi fiel y legal entrega, me ha de pagar mi flete á ...

y á su entero cumplimiento me obligo en toda forma de derecho, con mi persona y bienes habidos y por haber segun estilo de Comercio; y porque así lo cumpliré, firmé ... de un tenor cumplido, los demás no valgan. ...



CONOCIMIENTO PARA RECUAS

Marca Numeros

Son Bultos

Importa el flete 70

Recibi a cuenta 50

do con casaca negra y pantalón blanco, llevaba en una mano las riendas de su caballo y en la otra la única prenda adornada: un tricornio engalonado de oro, el cual agitaba para saludar a la multitud, que como siempre sucede en México con las entradas de grandes personajes, lo vitoreaba y aplaudía. Detrás de su comitiva, compuesta de los que le brindaron su apoyo, entre otros Vicente Guerrero, y que venían con sus uniformes de gala, seguía la caballería y la infantería.[41] Cuenta la leyenda que desvió el trayecto planeado por San Francisco y Plateros hasta el Zócalo, a fin de pasar frente a la casa de la Güera Rodríguez, la inteligente y hermosa mujer que tantos corazones destrozó y que había tomado parte con Iturbide en la conspiración de La Profesa. Llama la atención en los cuadros que representan esta entrada el mencionado sencillo atuendo; Iturbide como pocas personas en la historia, ha sido tantas veces retratado para un reinado tan corto, pues son innumerables los cuadros que existen de su persona; grande, discutida y decorativa figura en la historia de México.

Pronunciamientos ... conspiraciones... más pronunciamientos, fueron azotando pero afirmando y consolidando a la vez, un joven país libre. Las actividades artísticas estaban a un nivel muy bajo, los caminos descuidados y en mal estado, lo que convertía los viajes en verdaderos suplicios pues no sólo había que soportar incomodidades, y las rupturas y atascamientos de coches, sino también los frecuentes asaltos de gavillas de bandidos.[42]

Las conductas de mulas que transportaban el oro y la plata eran saqueadas sistemáticamente.[43] En la porción de Sierra Madre Occidental que divide los estados de Sinaloa y Durango, aun está presente el recuerdo de Los Laureanos, exótica versión de Robin Hood, que robaban, con el pretexto de repartir el botín entre los pobres, las conductas de oro del riquísimo mineral de Pánuco. En la región aun se espera su llegada, y la búsqueda de tesoros escondidos por los Laureanos es un pa-



44

44 El Pueblo de Ixtacalco. Litografía. Siglo XIX.



44 Paseo de la Viga. Litografía de Nebel. 1830.

satiempo popular incluisve de la que ésto escribe.

En la literatura mexicana han quedado como clásicas las descripçiones de asaltos a las diligencias —de las que nos ocuparemos más adelante— y en el lago de Texcoco, los paseos en trajinera y los viajes mediante este mismo medio de transporte.[44] Don Manuel Payno, conocedor como nadie de las costumbres mexicanas, nos narra un naufragio de la gran trajinera La Voladora de Cecilia; la heroína de *los Bandidos de Río Frío,* que transportaba en ella además de su fruta, a los pasajeros que querían dirigirse a Chalco o de Chalco, puerta de Tierra Caliente, a la ciudad de México. La Voladora que era la canoa de mejor reputación en el lago tenía hasta:

> "cinco divisiones que llamaremos camarotes, cubiertos con encerado y divididos por dentro con una cortina de gruesa lona. Este era un lujo; las demás trajineras no usaban más que petates, al través de los cuales se filtraba la lluvia y permanecían húmedos y goteando durante todo el viaje . . . La Voladora era un paquebot en toda la regla".

Los ríos seguían siendo atravesados en "jangadas" como en épocas prehispánicas. En el *Atlas* de García Cubas vemos una de estas balsas, muy a menudo arrastradas río abajo por la fuerza de la corriente infinitamente superior a la del nadador que llevaba la jangada de una ribera a la otra.[45]

En el México colonial, el virrey Revillagigedo había permitido que se estableciera una casa de coches de alquiler llamados "coches de Providencia". El primer mesón que hubo en la Ciudad, —la licencia fue concedida en 1525— estuvo en la calle de Mesones. Un soldado que luego se metería de fraile mercedario, llamado Lencero, fundó poco tiempo después de la Conquista una venta en el sitio cerca de Jalapa que aun conserva el nombre de El Encero. Pedro (Pero) Anzures, hombre de gran estatura que los arrieros llamaban *Perote,* inmortalizó su nombre con una de las ventas más antiguas en las inmediaciones del Cofre de Perote. Estos mesones y ventas eran paradas necesarias para dormir, comer, descansar y cambiar mulas y caballos pero no ofrecían mayores comodidades al viajero.

Claudio Linati (1828) nos pinta y describe un viaje en litera de Veracruz a Jalapa; el camino era casi intransitable sobre arenas movedizas y había que hacerlo en mula y de madrugada pues el sol era abrasador:

> "Una manera bastante cómoda sobre todo para las señoras de salir del aprieto es conseguir una litera; especie de cajón suspendido sobre dos andas sostenidas por un par de mulas.[46] Este modo de viajar es lento y caro pero en cambio es suave y cómodo y el balanceo induce al sueño".

El precio de este viaje de treinta leguas (210 kilómetros) era generalmente de cincuenta pesos.

Linati igualmente nos cuenta los riesgos de los viajes en los coches de







47



45 Jangada. Atlas de García Cubas.
46 Litera. Litografía de Claudio Linati. 1828
46 Litera con lector. Primera mitad siglo XIX
47 Coche de Colleras. Linati. 1828
48 Cochero de casa noble. Linati. 1828

"colleras";[47] éstos caían en hoyancos profundos e iba el pasajero sacudido de un lado a otro, corriendo el peligro además de morir aplastado por las enormes rocas que se desprendían de las montañas con los deslaves en tiempos de aguas:

"Estos coches tienen que ser sumamente largos pues mientras la parte delantera se balancea suspendida en un precipicio, las ruedas posteriores se encuentran aun sobre terreno sólido". Un ejército de mulas era necesario para tirar y por lo menos tres cocheros, dos postillones y una especie de conductor encargado de recibir el dinero y el responsable del equipaje de los viajeros. El viaje de México a Veracruz costaba doscientos cincuenta pesos. Las mulas —que llevaban las colas cuidadosa y coquetamente envueltas en un paquetito de cuero con adornos metálicos— eran preferidas a los caballos para tirar los carruajes por ser más altas, y éstos eran pesados y no habían alcanzado la ligereza de las berlinas y de los "landaus" (landós) europeos; según Linati, los cocheros de casas nobles, aunque muy bien uniformados, llevaban puesta únicamente una bota elegante en la pierna visible; la otra, que estaba escondida del lado del timón, no necesitaba este lujo superfluo.[48]



48

DILIGENCIAS

La primera línea de diligencias entre la ciudad de México y Veracruz la establecieron tres norteamericanos, en 1830. El viajero francés Mathieu de Fossey (1830), afirma que fue un compatriota suyo, llamado Faure, quien organizó este medio de transporte.

A don Manuel Escandón —un hombre de visión excepcional— se debe el establecimiento definitivo de esta línea de Diligencias. Más tarde contribuyó a esa magna empresa que fue la construcción del camino de hierro de México a Veracruz. Escandón no vacilaba cuando era necesario conducir sus propias diligencias. De él, nos dice Payno que era "banquero, propietario, agricultor, empresario en su principio de la línea de diligencias, minero, financiero, ¿qué no era Escandón para abarcar las más atrevidas empresas? . . ."





49 Diligencia. Relieve en madera. Moss. Segunda mitad del siglo XIX

50 Palacio del Marqués de Jaral de Berrio, después de Iturbide. Más tarde hotel de Diligencias. Litografía. Siglo XIX

Cuando adquirió el negocio, don Manuel Escandón conservó a los empleados y cocheros o aurigas extranjeros. El viaje, al principio, se hacía tres veces por semana; un ministro extranjero refiriéndose a este sistema de transporte afirma que no obstante lo elevado del precio (82.60 pesos) "es inmensamente más barato que la litera, más expedito y sin discusión más placentero . . . los caballos son de todo el país, se usan por lo regular siete caballos, dos en la lanza, tres adelante y dos más guiando. Las diligencias son construidas en Troy, N. York . . .". Los coches eran de los llamados tipo "Concord".[49]

A Escandón se unió don Anselmo de Zurutuza, quien extendió las líneas de diligencia a las poblaciones más importantes de la República; creando postas, paraderos, lugares de descanso y hoteles; entre otros, en la ciudad de México, el magnífico palacio de Jaral de Berrio, más tarde de Iturbide y después hotel Iturbide, donde había cuartos amueblados, "buena fonda", billares y peluquería. El hotel Diligencias, que aun subsiste, en la Plaza de Armas era la terminal en Veracruz.[50]

Se decía que por su puntualidad, eficacia y excelente servicio la línea de México a Veracruz se podía comparar a las de España, Inglaterra, Francia y Rusia. Don Anselmo obligaba a pagar a sus cocheros una fuerte multa si llegaban con quince minutos de retraso; era inflexible, a pesar de las lluvias, descomposturas y sobre todo los constantes asaltos de que era víctima esta diligencia.[51] En Río Frío sucedían casi siempre estos percances y la gente, que ya iba preparada para ello, se ingeniaba como podía para esconder su dinero y alhajas: "Los enmascarados, con los garrotes enarbolados, y apuntando en todas direcciones con los fusiles rodeaban el carruaje y los pasajeros tendidos en la yerba eriza y húmeda parecían cadáveres que sólo necesitaban del sepulturero para que los enterrasen en la fosa común", quedaban desposeídos de cuanto era considerado de valor por los asaltantes. Los asaltos cesaron cuando se ordenó una escolta para esta importante línea de transporte.[52]

Las líneas de diligencias "que llevaban entre el polvo de sus ruedas las simientes de la civilización", fueron expandiéndose tanto que un personaje de la época, don Juan Nepomuceno Almonte, consideró necesario hacer



51 Asalto a una diligencia. Acuarela de J. M. Rugendas. Castillo de Chapultepec.

una *Guía de Forasteros* en 1852, indispensable pues en ella se encontraban anotados cuantos datos quisiera saber el viajero, desde los nombres de los miembros de los Supremos Poderes hasta mapas e itinerarios.[53] Aconsejaba Almonte: quien quisiera ir a "Estados Unidos de América que desee emigrar a la Alta California o pasar a China debe verificarlo por nuestro país, pues ninguno como él ofrece tantas comodidades para hacerlo". La diligencia de Veracruz a México salía todos los días:

> "a las cuatro de la tarde . . . sin detenerse en ninguna parte más que para cambiar caballos, llega a Jalapa al siguiente a las siete de la mañana. Allí se almuerza y a las diez se continúa el viaje a Perote, a donde se llega entre cinco y seis de la tarde. Allí se duerme, y al día siguiente a las cuatro de la mañana continúa a Puebla, a donde llega a las cuatro de la tarde, debiendo haber almorzado los pasajeros en el pueblo de Nopalucan. En Puebla se duerme y al día siguiente a las cuatro de la mañana sale la diligencia, se almuerza en Río Frío a las diez y media y a las cuatro de la tarde se llega a México".

Cabe recordar que una de las etapas de este viaje, la ciudad de Jalapa, tuvo durante la Colonia gran importancia, pues en ella se verificaban las ferias anuales donde se compraban y vendían las mercaderías que llegaban ya fuera de España o de Manila, vía Acapulco y la capital. En esa ciudad vivió y murió en 1650 una extraña mujer: Catalina de Erauso: La Monja Alférez, que acabó su azarosa vida como propietaria de una recua de mulas que ella misma conducía.

De México a Tepic el viaje se hacía en nueve días; uno de los asombros de los viajeros era pasar entre la lava del volcán Ceboruco que había hecho erupción unos años antes, y atravesar las profundas barrancas de Jalisco. Anota Almonte que "tan pronto como esté listo el camino de Tepic a San Blas, seguirá la diligencia hasta aquel puerto". !Este camino se terminó cerca de un siglo después!

"La diligencia o guayín para Churubusco, Tlalpan y San Agustín de las Cuevas, sale diariamente . . . y vuelve el mismo día". En la misma guía se anota que *El Sun Baltimore* (sic) asegura que se ha hecho un convenio con Mr. E. H. Carnick, de Nueva York, por el cual establecerá éste una línea de vapores que saldrán tres veces al mes, de Nueva Orleans a Veracruz mediante la retribución de 60,750 pesos anuales.



52 Chinaco asaltante de diligencias : M. Rugendas. Castillo de Chapultepec



AVISO AL PUBLICO.

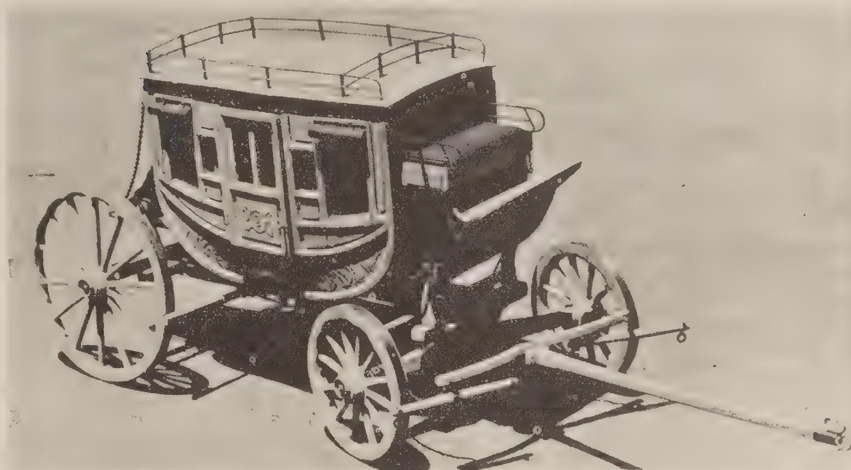
DILIGENCIAS GENERALES
DE LA REPUBLICA.

Boleto

ASIENTO Nº

Por el exceso de pesos ha pagado reales.

El Encargado del despacho.



En *El Libro de Mis Recuerdos,* de García Cubas; esa erudita, amena —y podríamos decir actual pues los mexicanos no cambiamos— recopilación de costumbres y hechos históricos, nos dice: "Allá en los tiempos en que dictatorialmente gobernaba Su Alteza Serenísima, cosa era digna de ver y no de experimentar, las famosas diligencias . . ."

A mediados del siglo pasado por torpezas y traiciones del general Santa Anna, S. A. S., el territorio de la República Mexicana había quedado reducido a casi una tercera parte de su extensión. Pero por sus bien organizados modos de transporte que llegaban a los sitios más remotos ya fuera en diligencias, conductas de mulas, más tarde ferrocarriles, y sobre todo por su gran riqueza, empezó a ser México otra vez el país codiciado . . .

53 Boleto de diligencia. 1862. Diligencia. Museo de la Ciudad de México.

TRANSPORTES IMPERIALES

El 28 de mayo de 1864, desembarcó en Veracruz de la fragata austriaca Novara, una joven pareja llena de ilusiones. Una Junta de Notables después de haber declarado que la Nación Mexicana adoptaba la forma monárquica, ofreció la corona a Maximiliano de Habsburgo y a la que sería su emperatriz: Carlota Amalia de Bélgica.

El efímero Imperio que duró apenas tres años, dejó una leyenda en la historia de México y al mismo tiempo una mancha.

Los Emperadores, después de una recepción más bien fría en el puerto, a medida que se aproximaban a la ciudad de México fueron encontrando cada vez un mayor entusiasmo, culminando con una apoteótica y triunfal entrada.

El viaje fue hecho, con su comitiva de ochenta personas, en cortas etapas. Los Emperadores en un coche inglés, los demás en faetones y diligencias, éstas tiradas por ocho mulas que guiaban un magnífico cochero con dieciseis riendas en la mano y un látigo en la otra, además de silbidos, gritos y pedradas que lanzaba a los animales el ayudante. La condesa Kollonitz, acompañante de la Emperatriz, describe admirada la destreza para conducir estos coches. Los cocheros con sus chaquetas de cuero sin teñir, chaparreras, sombrero de ala ancha adornado con oro, le parecieron personajes originales y pintorescos además de sumamente hábiles.

La entrada a la Capital fue a través de arcos triunfales, muchos de ellos diseñados por el famoso escenógrafo Serrano; siguió el programa ordenado: "dos mitades de caballería abrían la marcha y seguían por su orden en carruajes abiertos, el Ayuntamiento, el Prefecto, damas de honor, el Ministro de Estado, el gran Mariscal de la Corte, Sus Majestades Imperiales en una carroza abierta que tiraban seis magníficos caballos".[54]

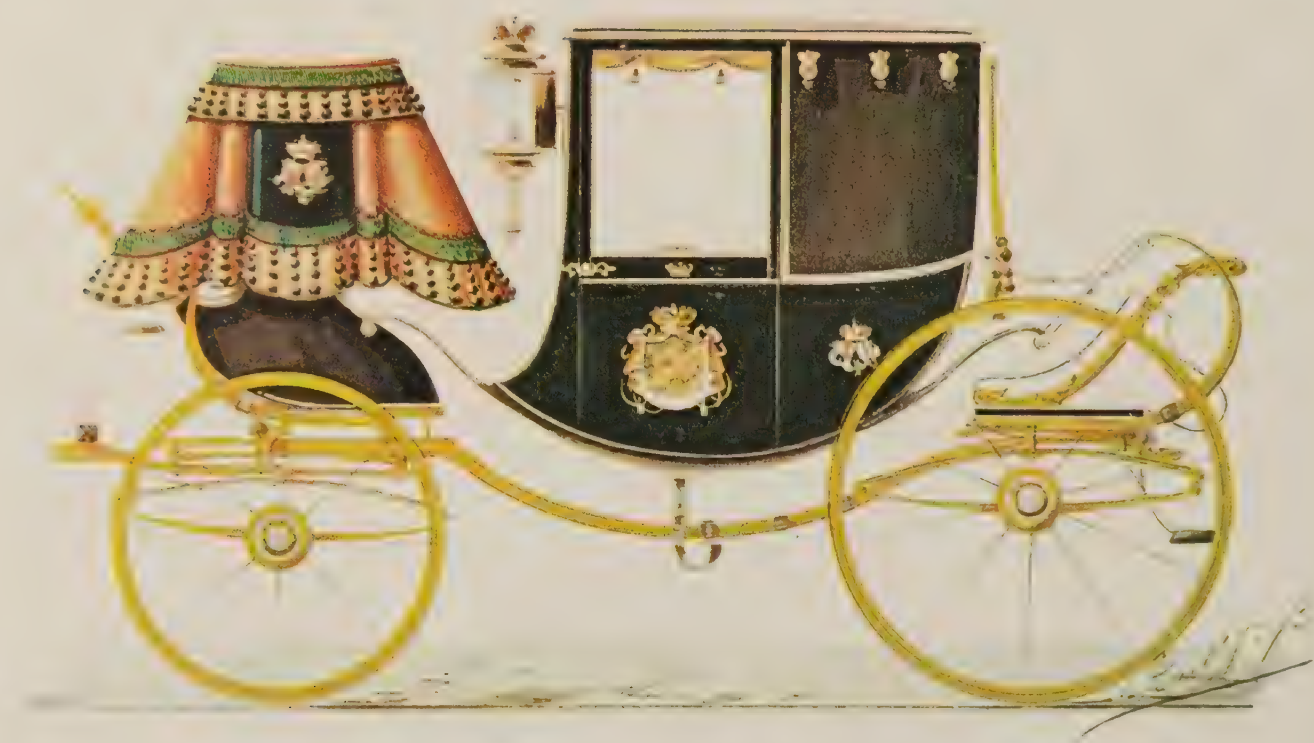
Contando con el apoyo de las fuerzas miiltares de Napoleón III que se encontraban en el país desde unos años antes, y con nutrido número de imperialistas mexicanos, el país pareció consolidarse. La mayor parte de los gobiernos extranjeros establecieron relaciones diplomáticas con el Imperio, excepción hecha de los E.U.A.

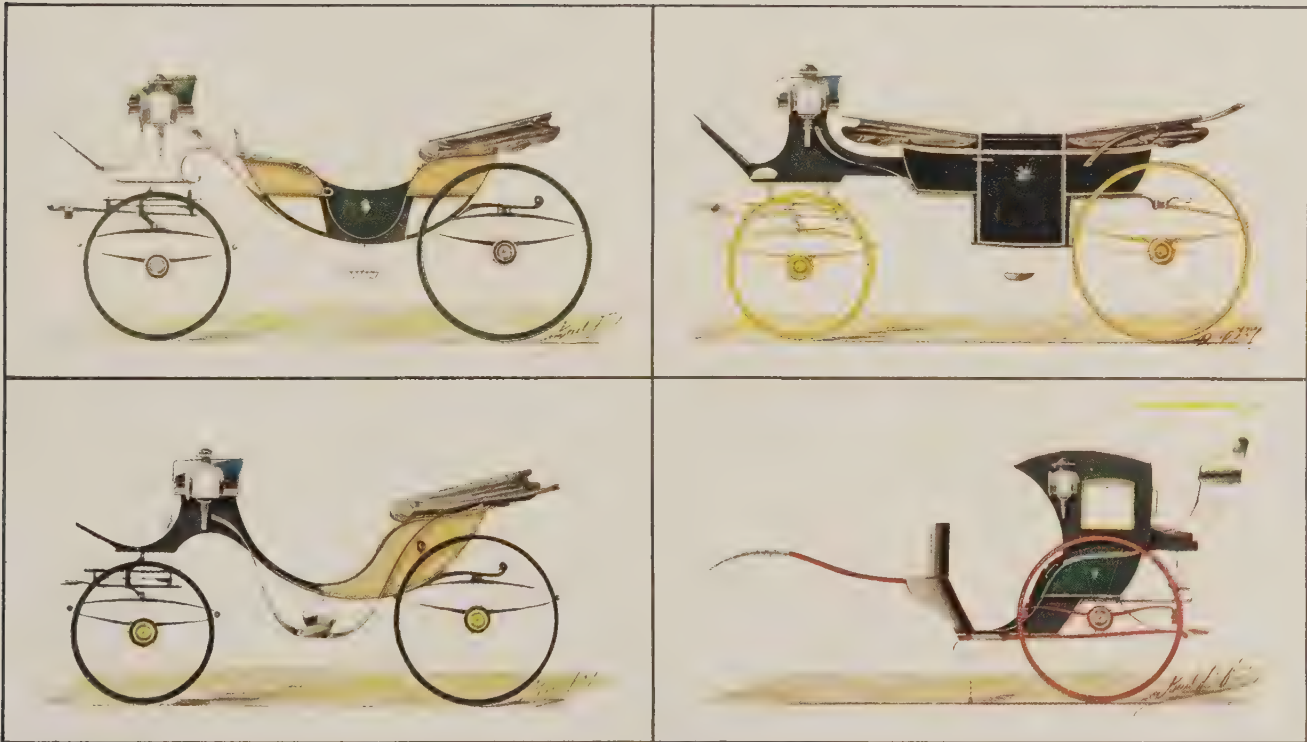
Maximiliano, quien pronto se enamoró de su Imperio, trataba día a día de conocerlo más a fondo y de realmente volverse un mexicano, pronto adoptó el traje de charro para sus paseos matinales en Chapultepec montando su caballo favorito, el manso Anteburro (el brioso y bellísimo Orispelo era para las grandes ocasiones).[55] Sabiendo cómo lo complacería, su caballerizo mayor Feliciano Rodríguez le formó un tren de viaje para ir a Cuernavaca. En la casa de Borda se había instalado la nueva residencia imperial donde Maximiliano pasaba quince días de cada mes, casi siempre acompañado de la Emperatriz. Era una amplísima carretela con una caja de provisiones oculta y un compartimento para papeles y efectos de escritorio. La carretela estaba tirada por doce mulas blancas, iguales de alzada, con adornos azules. El cochero, los mozos y los lacayos estaban todos vestidos de charros; traje de gamuza,adornos de plata y anchos sombreros grises. Nos dice Blasio, secretario particular del Emperador: "este tren fue muy del agrado de Maximiliano y cuando íbamos a Cuer-

54 Arco triunfal diseñado por el escenógrafo Serrano



[illegible] carruajes de un catálogo francés enviado a Maximiliano de Habsburgo





55 Anteburro. Caballo de Maximiliano de Habsburgo. Oleo de Juan Urruchi.

55 Orispelo. Caballo de Maximiliano de Habsburgo. Oleo de Juan Urruchi





56 Carroza de gala de Maximiliano y Carlota. Castillo de Chapultepec.

57 Arneses imperiales Castillo de Chapultepec





navaca o regresábamos, era de ver la atención con que los indígenas se detenían a admirar aquella carrera de albeantes mulas que pasaban como una exhalación".

La magnífica carroza hecha en Milán por Cesare Sala en 1864 y que aun admiramos en el Castillo de Chapultepec, adornada con ángeles, volutas y rocallas totalmente cubiertos de oro de hoja, herrajes de plata labrada, reservas rojas con los Escudos Imperiales y forrado el interior con seda, fue únicamente usada dos veces.[56] Una de ellas para llevar a la Emperatriz a una ceremonia de Te Deum en Catedral al celebrar el cumpleaños del Emperador:

> "Iba el carruaje de gala, tirado por ocho briosos y arrogantes caballos con penachos de plumas y gualdrapas de terciopelo rojo y oro. A la portezuela derecha del carruaje iba a pie su gran chambelán y del lado izquierdo el conde Bombelles capitán de la guardia palatina."[57]

Un bibliófilo mexicano posee el interesantísimo y precioso libro catálogo de la casa francesa Bail Jeune et Freres. *Carrosserie de Luxe et Fantaisie.* Este catálogo fue enviado al Emperador Maximiliano por dicha casa para elegir entre landós, calesas, cupés, buggies. La elegancia y pureza de líneas de estos vehículos es sorprendente. Maximiliano, en su corto reinado, seguramente no tuvo tiempo de ordenar uno de esos carruajes.[58]

Pero las guerrillas republicanas combatían en gran parte del país, y después de un choque de Maximiliano con el mariscal Bazaine, las tropas francesas se retiraron antes de lo pactado, fallando Napoleón III de cumplir su promesa: las tropas se quedarían por cinco años a contar de la fecha en que los Emperadores habían llegado a México.

El desenlace es de sobra conocido: Carlota al ver que sus súplicas ante el Emperador de los franceses eran inútiles, recurrió al Papa Pío IX. En Roma llamaron la atención los trajes de charro que llevaban los criados de la Emparatriz. Cuenta Blasio, quien se hallaba entre la comitiva, que el día cuando recibió el Papa a la Emperatriz Carlota, envió los carruajes de la casa pontificia con sus caballos conducidos por lacayos que lucían la librea de gala pontifical. La Emperatriz perdió la razón ante Pío IX y el 19 de julio de 1867, en el Cerro de las Campanas, moría un hombre valiente que había hecho de México su patria: Maximiliano de Habsburgo.

LA PRESIDENCIA TRASHUMANTE



59

"Para que prosiga la lucha sin descanso, el Congreso ha prorrogado de nuevo al ejecutivo la concesión de las más amplias facultades que puedan necesitarse". Con estas palabras respondía Sebastián Lerdo de Tejada al discurso de Benito Juárez en la clausura de sesiones de su segundo período como Presidente de México, el 31 de mayo de 1863 . . . Juárez se despedía de la Cámara de Diputados: "Váis a servir a la patria fuera de este recinto". Y rodeado de sus colaboradores presenció frente a la Puerta del Palacio Nacional como era arriada la Bandera. Ese mismo día dejó la ciudad de México, marchándose a San Luis Potosí en una carroza negra que se convertiría en la Presidencia "trashumante". Le acompañarían su gabinete político y algunos liberales destacados; entre ellos estaba Lerdo de Tejada y Guillermo Prieto quien bajo el seudónimo de *Fidel* dejó en el periódico, El Museo Mexicano, agradables y entretenidas crónicas costumbristas y relatos de viajes. Sus memorias son una joya de la literatura mexicana del siglo pasado.



61

59 Landó de viaje de Benito Juárez. Sede de la Presidencia Trashumante. Castillo de Chapultepec.

60 Guerrillas de la Reforma. Oleo de Primitivo Miranda. Castillo de Chapultepec.

61 Juárez, símbolo de la República ante la intervención francesa. Mural de Antonio González Orozco. Castillo de chapultepec.

61 Chinaco juarista y zuavo peleando. Oleo de Serrano. Museo Bello. Puebla



Durante 1863 y 1864 se desarrolló la campaña que debía aniquilar a los liberales, pero Juárez, el indio de Guelatao, no se daba por vencido; por el duro y a veces inhóspito campo de México, iba de pueblo en pueblo, de ciudad en ciudad, siempre en su carroza negra, levantando el polvo del camino . . .

La carroza negra de Benito Juárez es un landó de viaje que se conserva en el Museo de Historia del Castillo de Chapultepec —sobrio y austero como el hombre que debía de hacer de él la sede de su Presidencia— donde durante largos meses, contra viento y marea, calor, frío, cansancio y tedio, seguiría su tenaz lucha por lo que él consideraría su deber y su ideal: desalojar a las fuerzas intervencionistas del país.[59]

De San Luis Potosí, que cinco días después caería en poder de estas fuerzas, partió Juárez con la idea de que él mismo era el gobierno constitucional independiente.

De Saltillo pasó a Monterrey, donde estableció la capital del país que tuvo que abandonar unos meses después. Esta ciudad había caído en manos de los franceses: un soldado con nostalgia, Myrtil Grodevolle, escribía a su país: "Nos ha producido una dulce impresión: nos parece que estamos en Europa y que hemos vuelto a nuestro país, pero una cosa nos vuelve a la realidad: el tremendo calor".

Con este calor atravesaba Juárez el desierto. A orillas del Nazas celebró las fiestas patrias. Iba camino a Chihuahua: siempre con su frac, su solemnidad y su carroza negra, por llanos y cerros, cactus y mezquites, encarnado en el éxodo la soberanía de México.

Una de las obras más notables de Juárez fue la expedición en mayo de 1862 del decreto para la organización de las guerrillas: ". . . había que hostilizar al enemigo con emboscadas, cazándolo por montes y valles, cortando todas las comunicaciones" nos dice Don Antonio Arriaga. Esta hábil táctica militar en la cual colaboraría gran parte del país, fue posiblemente lo que daría el triunfo a las fuerzas liberales.[60] Las guerrillas estaban formadas por un tipo especial de mexicano: el chinaco; "en él revive la ardorosa sangre del criollo y la pa-

ciencia dramática del indio". Cantan los chinacos con sentimiento cuando se enteran de la partida de la Emperatriz Carlota,

Y en tanto los chinacos
que ya cantan victoria,
guardando tu memoria
sin miedo ni rencor,
dicen mientras el viento
tu embarcación azota:
adiós, mamá Carlota,
adiós, mi tierno amor . . .[61]

En un pueblo en Chihuahua los campesinos quisieron ser ellos los que tiraran del carruaje, más Juárez lo impidió considerando este gesto indigno de un pueblo libre. Las mulas Canaria y Venus debían, azuzadas por el látigo del cochero, con su rápido paso, dejar atrás el paisaje.

Y el desierto: "Aquí la carroza negra deja larga estela de sed en el viento." El desierto hace ver al hombre espejismos magníficos que a veces se convierten en realidad: ¡hacia México! Anota Juárez en sus memorias: "Del 7 al 10 de diciembre emprenderé mi marcha para Durango, que a las 4 de la tarde del día 17 del presente fue ocupada por el coronel Pereyra. Creo que en marzo si no estamos en México estaremos muy cerca." El 12 de julio de 1867 después de cuatro años de peregrinar, Juárez volvía a la Capital . . .

La entrada a la Ciudad de México fue triunfal: "El Presidente Juárez entró en carretela abierta acompañado de tres ministros: Lerdo, Iglesías y Mejía: se detuvieron ante el altar de la Patria, mientras pronunciaron algunos discursos y en seguida continuó para Palacio precedido de vítores y de los carruajes en que iba la Junta Municipal, acompañándole las autoridades civiles y militares . . . el coche en que iba el Sr. Juárez estaba ya desde la calle de Corpus Christi, literalmente cubierto de flores, coronas y ramilletes".[62] "Su sensibilidad, dice Antonio Arriaga, se pinta a través de sus *Apuntes para mis hijos,* en donde surge como hombre forjador de una gran familia, además de haber dado origen a la integración de la nación. También es cierto que fue impasible ante la adversidad que le tocó vivir en los momentos más difíciles".

como medio de transporte y comunicación. La primera concesión, dada bajo la presidencia del general Bustamante en 1837, no tuvo efecto. Unos años después, durante la turbulenta época de Santa Ana, se comenzó a construir la vía de México a Veracruz. Comonfort hizo la inauguración del tramo correspondiente a ciudad de México-Villa de Guadalupe en 1847. Por amabilidad hacia las asustadas señoras que intrépidamente iban en este moderno monstruo de hierro, la ida duró veinte minutos pero la vuelta, ya libre del pasaje, se hizo en diez minutos.

Don Manuel Escandón obtuvo del Gobierno en 1857 un privilegio para construir una vía férrea de Veracruz al Pacífico. Mas tarde, esta importante obra fue ejecutada con capitales mexicanos e ingleses —la Reina Victoria era accionista con una accion que sim-

empresa, bajo la dirección del inglés Guillermo Cross Buchanan, eran igualmente mexicanos e ingleses. El trazo de esta vía, sobre todo en las Cumbres de Maltrata, exigió un estudio profundo y minucioso. Uno de los tramos más hermoso, y que más dificultades presentó, fue el del Puente de Metlac, que inspiró al pintor Velasco uno de sus mejores cuadros: el gris ferrocarril corriendo sobre este puente enmarcado de la exhuberante vegetación tropical. En 1869, Benito Juárez inauguró el tramo hasta Puebla de la línea que más tarde se llamó Ferrocarril Mexicano de Veracruz.

En un *indicador General de los Ferrocarriles Mexicanos* (1890) que da a conocer las líneas, precios y horarios, nos damos cuenta que para esa época México estaba ampliamente comunicado: existía el Camino de Fierro Nacional Mexicano, de México a Nuevo La-

rrocarril Central Mexicano, de México a Ciudad Juárez. En el Ferrocarril Interocéanico, ocurrió una horrible tragedia al romperse un puente llamado de Esconce muriendo muchísimas personas. El lejano Yucatán, que estaba en pleno auge, contaba con varias líneas. En Sinaloa existe aún el localmente famoso "Tacuarinero", que va de Culiacán a Altata. La línea de ferrocarril de Guaymas a Nogales pasando por Hermosillo tiene una extensión de 422 kilómetros.

La Revolución Mexicana fue, posiblemente, el primer movimiento armado en el que los ferrocarriles jugaron un papel vital. En la inmensidad del México de principios de siglo, el único medio de transporte eran los trenes que cruzaban el país de Norte a Sur, de Este a Oeste; muy a menudo en sólo pequeños tramos de vía férrea sin terminar aún.

65 Pancho Villa. El Centauro del Norte. Estatua ecuestre.

66 Emiliano Zapata. El Caudillo del Sur. Estatua ecuestre

64



65

Los vientos que soplarían del lejano norte del país destituirían a Porfirio Díaz; el presidente que dio impulso y comprendió la importancia de este medio de transporte para un territorio de la magnitud de México. Paradójicamente su obra se volvió en contra: desde el Norte bajarían a la Capital los hombres que habrían de derrocarlo con los trenes como su arma más poderosa.[64]

El 31 de mayo de 1910, en tres carros del Ferrocarril Mexicano partió Porfirio Díaz con su familia y comitiva. En el primero y tercero de los vagones iba la escolta, y en el central, el Presidente que había de embarcarse unos días después en el barco alemán Ypiranga para morir en el destierro, sin volver a ver a su país.

Los primeros años de la Revolución, vieron pasar trenes llenos de hombres con sus grandes sombreros y cananas cruzadas sobre el pecho, seguidos de



66



64

sus fieles y valientes mujeres "las soldaderas" que no vacilaban en exponerse ante el fuego del enemigo a fin de conseguir un pollo para su hombre. Estas "Adelitas" eran una muestra de lo que puede ser una mujer mexicana. Jóvenes, viejas, bonitas, feas, madres, esposas o novias, poco importaba: la ternura, los cuidados, la comida, siempre estaban allí; después de las batallas, de las largas marchas, soportando todo . . . La soldadera en verdad merece un monumento.

Si Adelita se fuera con otro,
La buscaría por tierra y por mar,
Si por mar en un buque de guerra,
Si por tierra en un tren militar.

Pero el sistema ferrovariario era también vulnerable. Con dinamita se volaba un tren, un puente, quedando paralizado el movimiento.

Alvaro Obregón escapó de ser juzgado —y posiblemente de morir ante un pelotón en vez de acribillado por Toral—, huyendo al estado de Guerrero, cuando se disfrazó de ferrocarrilero, con una cachucha prestada, una linterna en el único brazo y subió a un tren fletero en la estación de Buenavista. Margarito Ramírez, que lo ayudó a huir, fue nombrado después por Obregón Jefe de los Trenes Militares y más tarde llegó a ser gobernador de Jalisco.

Carranza, viendo que peligraba su gobierno, decidió marcharse a Veracruz en el Tren Dorado seguido de sus amigos y allegados. Fue una marcha tan lenta: faltaban rieles, agua y el tren era atacado con tanta frecuencia que el Presidente se decidió a seguir la marcha a caballo. En Tlaxcalantongo, mientras descansaba en un jacal, con una silla de montar por almohada, Venustiano Carranza encontró su destino acribillado a balazos por Rodolfo Herrero.

Al galope, el Centauro del Norte,[65] Pancho Villa y sus Dorados que formaban la División del Norte, y Emiliano Zapata Jefe del Ejército Libertador del Sur:[66] ambos hicieron una triunfal aunque pintoresca entrada a la ciudad de México encabezando sus tropas formadas por batallones de hombres con grandes sombreros, armados hasta los dientes y que de júbilo disparaban tiros al aire.[66]

Pancho Villa murió el 20 de julio de



64



1923, asesinado en un automóvil Dodge, pues El Centauro había preferido más tarde este modo de transporte al caballo. Zapata, igualmente, murió asesinado a traición, lo mismo que Madero y más tarde Obregón . . . Todos cayeron en la lucha por el poder.

Durante la Persecución Religiosa, el movimiento cristero cuya noble causa fue completamente desvirtuada, estaba compuesto de bandidos que al grito de Viva Cristo Rey se dedicó a saquear pueblos y a atacar trenes. Uno de estos asaltos fue en La Barca, Jalisco, muriendo más de doscientas personas entre la escolta y los pasajeros.

Lanzando bocanadas de humo negro recorrieron y aun recorren los trenes el paisaje mexicano, dejan a su paso algo de nostalgia y la ilusión del que llegará mañana:

Suave Patria: tu casa todavía
es tan grande, que el tren va por la vía
como aguinaldo de juguetería.

67 Mural de Juan O'Gorman. Castillo de Chapultepec



68 Benito León Acosta. Acrobacia en globo. Castillo de Chapultepec.



El transporte aéreo que más tarde vendría a revolucionar la historia del mundo, disminuyendo nuestro planeta a una ínfima dimensión en el hemisferio, nada tuvo que hacer como medio de transporte durante el Virreinato, el México Independiente y el Porfirismo, excepto alegrar, divertir y emocionar a los mexicanos, con globos y mongolfieras, misión que no hay que ignorar ni menospreciar. ¿Quién no recuerda las anécdotas de las valientes ascensiones de Don Joaquín de la Cantolla y Rico? Y con tristeza, años más tarde la muerte de Sarabia en su pequeño y frágil avión que cayó en el río Potomac. Ellos y otros más fueron los precursores en nuestro país de lo que hoy es uno de los medios más importantes de transporte.

En el Virreinato, a fines del siglo XVIII, ya había valientes aeronautas que querían emular las hazañas de los hermanos Montgolfier y sus famosos globos. Pronto vino *La Gaceta de México* a calmar el entusiasmo de los aeronautas del Valle de México con la advertencia "si alguna persona intentase construir en México la Máquina Aerostática, se le advierte que el suelo de la Ciudad, se halla elevado respecto a las riberas del mar, dos mil seiscientas varas. Esta gran elevación hace que el aire que aquí respiramos sea más ligero en proporción a la elevación del terreno, de manera que la Máquina deberá de construirse de mayor amplitud . . ." Fue, pues, en provincia donde se llevaron a cabo estos experimentos: en Veracruz, 1784, se intentó, fracasando, elevar un globo. En el mismo puerto, al año siguiente, Don Antonio María Fernández lo hizo en el patio de su casa con tal éxito que cayó en la playa a una legua.

Los virreyes Gálvez contemplaron la elevación de una "mongolfiera", en el patio del Palacio, "que al elevarse se dejó de ver de todos un letrero que decía VIVAN S.S.E.E. Este globo cayó en el Peñón".

Los papalotes tan populares en México y antepasados del globo, sirvieron de propaganda y burla al general Santa Anna cuando estaba sitiado en Veracruz; aprovecharon que soplase un viento favorable para volarlos. Estaban hechos de papeles impresos con caricaturas y mofas contra el gobierno de México.

La primera ascensión de un globo con un pasajero: Guillermo Eugenio Robertson, fue presenciada por el público de la ciudad de México en la Plaza de San Pablo en 1835: "a las once

69 Don Joaquin de la Cantolla y Rico en su globo "El Vulcano". Col. Museo de la Ciudad de Mexico



entró Mr. Robertson en su preparada barquilla despidiéndose tierna y afectuosamente de sus amigos y otras personas notables". Su globo se elevó majestuoso y se perdió de vista posándose unas horas después sobre un árbol cerca de Chalma. La entrada a la ciudad fue triunfal. "La aviación habia nacido en México", comenta A. de Maria y Campos en su entretenido libro *La Navegación Aérea en México.* (1944).[67]

El primer "aviador" mexicano fue Benito León Acosta nacido en Guanajuato, en 1819. El diario *Siglo XIX* comenta sobre su ascensión en 1842: "Ayer hemos experimentado una sensación desconocida, una de esas sensaciones que no se sabe si son de temor o de gozo, de dolor o de alegría . . ." Un poeta eufórico, F. Calderón, dedica unas estrofas a la hazaña del aeronauta:

Patria idolatrada
Hónrate con el genio de tus hijos
Hónrate, y honra al noble americano
Que en frágil barca por el aire sube,
y más allá de la ligera nube
Tremola el estandarte mexicano!

La segunda ascensión de Benito L. Acosta fue dedicada "al bello secso (sic) mexicano consagro mi segundo viage (sic) aéreo, y procuraré amenizar el espectáculo para hacerlo digno de quien se dedica". Esta afortunada

ascensión tuvo la novedad de que, cuando se encontraba a una altura conveniente, hizo descender desde la canastilla a un infeliz animal vivo (ignoramos si perro, gato o conejo) asido a un paracaídas "con objeto de observar los fenómenos de esta tabla aerostática de salvación".

El más popular de los aeronautas mexicanos fue el valiente y pintoresco Don Joaquín de la Cantolla y Rico, quien empezó sus ascensiones en 1867. Con su globo El Vulcano realizó varias proezas para las fiestas del Centenario; éstas nunca las hacía por lucro sino "por el dulcísimo placer de encontrarse en absoluto nirvana en las elevadas zonas, en el sublime silencio del espacio, entre los céfiros, entre las nubes, entre las aves . . . "[69]

Si el siglo XIX fue el de la aerostática, muy a principios del XX comenzó el de la aviación. En 1910, Alberto Braniff, gran deportista, con un aparato adquirido en Francia logró permanecer en el aire de diez a veinte minutos a una altura de sesenta metros, emulando las hazañas de Miguel y Rafael Lebrija, dos años antes.[70]

En 1915 fue creado por decreto del presidente Venustiano Carranza el Departamento de Fuerza Aérea Nacional, comisionándose a dos expertos para adquirir la información aeronáutica necesaria, creándose en México a su regreso, talleres para la construcción y reparación de aeroplanos y la Escuela Militar de Aviación.

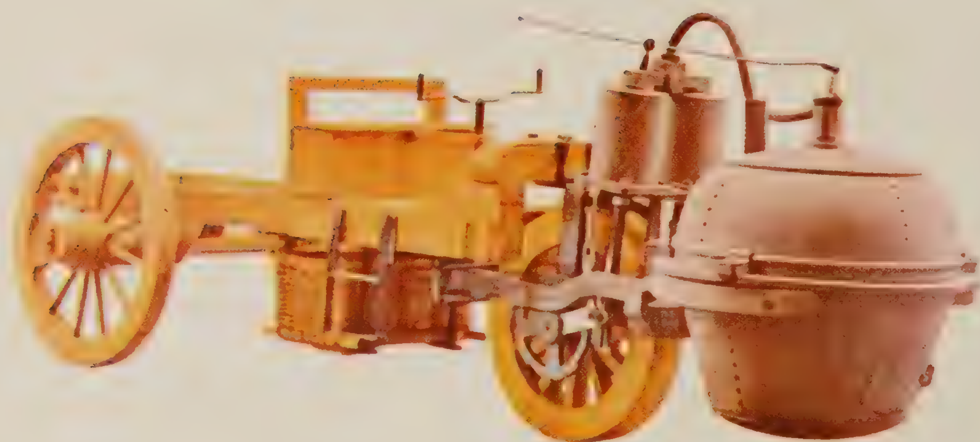


70 Miguel Lebrija primer aviador que despegó un aparato de tierra (1908-1909) Col. Museo de la Ciudad de México.

70 Rafael Lebrija recibiendo instrucciones del Srio. de Guerra y Marina de V. Huerta para probar una bomba explosiva de fabricación nacional. (1913). Col. Museo de la Ciudad de México



71 Tractor de autopropulsión de Cugnot



¡Qué no han inventado los chinos! El automóvil más antiguo del que se tenga noticias fue un modelo de aproximadamente sesenta centímetros. Fue construido por el jesuita francés Ferdinand Verbist quien murió en 1687; lo describe en su *Astronomia Europea.* Verbist fue astrónomo del Emperador de China Khang-hi durante varios años (1665 a 1680). —como sabemos los jesuitas fueron sumamente apreciados por los Emperadores Chinos—. Entre los papeles de la biblioteca imperial, encontró escritos de la época Chu (800 A.C.) con instrucciones para la fabricación de unos "carros de fuego" que trató de copiar o interpretar, logrando el pequeño vehículo que mencionamos arriba. En 1765 el francés Nicholas Joseph Cugnot, capitán de artillería, inventó un fantástico vehículo de tres ruedas que se movían por medio de vapor. En realidad, el vapor fue lo que revolucionaría industrias y transportes. Este artefacto de Cugnot es aceptado como el primer vehículo capaz de auto-propulsión. El Ministro de Guerra bajo Luis XV, Marqués de Choiseul, le permitió y animó a que siguiera experimentando con este sistema, pero un accidente con su "tractor" que derribó un muro cuando lo estaba demostrando y la crisis monetaria que trajo la Revolución Francesa, hicieron que el artefacto cayera en el olvido lo mismo que su inventor quien murió en Bruselas en 1804.

Lo que había logrado Cugnot era, burdamente, poner en práctica los principios de locomoción descubiertos por los escoceses Watt y Murdoch y los ingleses Savery y Newcomer. Inglaterra, dos décadas después de la muerte de Cugnot, era la pionera de los transportes y maquinaria movidos por vapor.[71]

La rueda que ya era conocida por los Sumerios —habitantes de las riberas del río Eufrates—, hace seis mil años fue lo que complementó o más bien la causa de encontrar un sistema que la moviera sin necesitar de animales de tiro. Es curiosa la anécdota de que en Alemania uno de los precursores del automovilismo, Karl Benz, fue atacado porque " . . . ¿a quien podría interesar su vehículo mientras hubiese caballos a la venta?". Igualmente, la prensa calificaba su invento con los duros términos de "inútil, ridículo y hasta indecente". Su esposa Berta, una fina y delicada mujer, cansada por los ataques de que era víctima su marido, demostró lo que valía el vehículo dando un paseo por el pueblo con sus dos pequeños hijos; uno de ellos iba al volante. Esto sucedía en 1888.[72]

En Francia dos valientes hombres, Panhard y Levassor,[73] se unieron en la última década del siglo pasado para inventar un automóvil que realmente fuera y pareciera un automóvil: tenia un motor de dos cilindros uno de los inventos europeos más significativos, clutch, cambio de velocidades, diferencial, eje transversal y, en lugar de válvulas, camisas deslizantes. De hecho, era un vehículo moderno. Había nacido el automóvil. Esta palabra, que deriva del griego y del latín, fue aprobada oficialmente por la Academia Francesa en 1895. Para los autos de Panhard y Levassor se usaron motores que llevaban la licencia del alemán Otto Daimler, quien los había inventado unos años antes.[74]

En Francia, un domingo de 1894, hubo una esperada competencia, la primera carrera de vehículos en la historia. La ruta era de París a Rouen y en ella se aceptaba toda clase de medios de transporte, desde los movidos "por gravedad", "por el peso de los viajeros", "propulsión hidráulica", "aire comprimido", "sistemas de péndulos", pedales eléctricos, semi-eléctricos, etc. La única condición existente: que no fueran peligrosos y que se controlaran con facilidad. Había una pausa de una hora para comer a medio camino. La señal de partida se daría a las 8 en punto. El pesado y enorme artefacto del marqués De Dion salió a la cabeza, después seguían Peugeot y Panhard cuya rivalidad daba gran interés al evento.

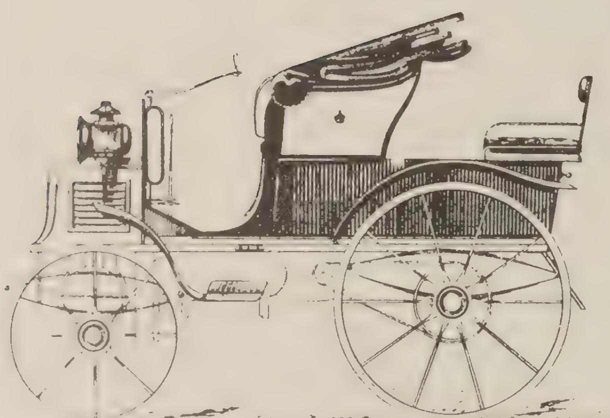
Como es de imaginarse, pocos vehículos llegaron a la meta final, ya fuera por descomposturas, calentamiento de



72 Benz 3 H.P. de 1893.

73 Dibujos del Catálogo de automóviles de Panhard y Levassor 1895

74 Peugeot-Daimler 1894.







motores o el pésimo estado del camino. Por donde pasaban los aclamaba la multitud que nunca había presenciado un espectáculo de esta naturaleza; los conductores, cubiertos de polvo, aceite y lodo. Hubo varios vencedores pero el triunfo oficial lo obtuvo un Peugeot manejado por Lemaitre, quien ganó los cinco mil francos ofrecidos por *Le Petit Journal*, aunque el que llegó primero fue de Dion a quien el juzgado descalificó porque su vehículo pesaba dos toneladas, necesitaba demasiada agua y dos personas al volante, ¡una de ellas era un bombero! Con esta carrera el espíritu de competencia se había despertado.

El primer automóvil que corrió a más de cien kilómetros por hora tenía un motor eléctrico; su nombre era: Jamais Contente o sea Nunca Complacida.[75]

En 1896, Henry Ford hizo su aparición en el horizonte americano, manejando su cuadriciclo experimental con cilindros dobles y 4 H.P. de fuerza.[76] Años más tarde, este hombre creó una moderna industria automtriz en los E.U.A., que vendría a revolucionar la producción industrial con su concepto de que el automóvil sería el medio de transporte para las masas y al alcance de las masas.[77]

En 1917 los hermanos John y Horace Dodge, que comenzaron en la industria automotriz como constructores de motores para Henry Ford independizándo-

se después, produjeron un precioso sedán de dos puertas con ruedas de rayos. En 1928 el control de Dodge Brothers fue comprado por Walter P. Chrysler quien había empezado su propia organización en 1924. El primer auto que produjo llevó su nombre por haber sido él mismo su inventor. Chrysler trajo muchas innovaciones a la industria automotriz; una de las más importantes fue la de los frenos hidráulicos para las ruedas.

En 1926 General Motors lanzó un automóvil barato, con buenos cambios de velocidades y más rapidez: el Chevrolet de cuatro cilindros que obtuvo un gran éxito en el mercado. Años más tarde, esta misma compañía, constructora del Cadillac —coche de gran lujo— adquirió de Alemania la marca Opel.

El inglés W. O. Bentley[78] ya era famoso en 1919 como el inventor de un motor de tres litros, creador de la máquina B.R. 2, y si sus lujosos coches no tuvieron éxito comercial lo obtuvieron cuando, agotados sus recursos financieros, Rolls Royce Ltd. compró la firma de Bentley.

Los taxis que en París circulaban ya con gran éxito antes de la primera guerra mundial, como sabemos, guardan un sitio en la historia al haber conducido, movilizados por El General Gallieni, gran número de soldados al frente, cuando los alemanes se aproximaban a París. El triunfo de la batalla del Marne se debe mucho al "esprit de corps" de los hoy gruñones taxistas parisinos.

En las historias del automóvil, nunca ha habido una terminología precisa para describir distintas clases de chassis o para diferenciar las distintas clases de vehículos que transportaban pasajeros y mecánicos o choferes (del francés "chauffer": calentar). Hasta hoy existen ciertas confusiones, pero los términos más comunes y conocidos son los siguientes:

Berlina. Rara vez usado antes de la guerra de 1914; era un coche de lujo, cerrado con pequeñas ventanas que permitían al pasajero ver sin ser visto.
Cabriolet. Coche de dos o cuatro asientos con capota desmontable.
Coupé. (cupé). Coche cortado por una división de cristal fija o movible. El conductor iba descubierto.
Landau. Limosina cabriolet de la que sólo la cubierta trasera era plegable.
Skiff. Automóvil sport con líneas aerodinámicas y chassis ligero.
Torpedo. Automóvil sport muy largo con la capota fijada al parabrisa.
Wagon-Saloon. Automóvil sumamente lujoso usado en E.U.A. para funciones cívicas y oficiales.

75 Jamais Contente (Nunca complacida). Primer automóvil con motor eléctrico que corrió a más de 100 k.p.h.



76 Henry Ford en su primer automóvil 1896.



Ford Modelo T 1915



La primera placa en el mundo se introdujo en Palma de Mallorca, con el número P.M.I, fue dada a Don José Sureda y Fuentes por su Clement de 2 H.P. el 11 de octubre de 1900. En Inglaterra, la primera placa fue dada al segundo Earl Russell (1865-1931) para su Napier de 12 H.P. Esta placa se vendió para obras benéficas en dos mil quinientas libras esterlinas. La primera placa de un Rolls Royce se vendió en 1968 por diez mil ochocientas libras esterlinas, 3,300 más que el precio del Silver Shadow al cual estaba fijada.[79]

El primer servicio de autobuses en el mundo fue inaugurado en 1903, corría la línea entre la estación de Eastbourne y Meads, Sussex, Inglaterra.

En la primera década del siglo XX había en la Capital de México disímbolos medios de transporte: las trajineras seguían —como en épocas prehispánicas— transportando los alimentos que abastecían los mercados. En el Zócalo circulaban igualmente "trenes de mulitas", que eléctricos.[81] Por las elegantes calles de Plateros y Capuchinas se notaba un intenso tráfico de carretelas, automóviles y hasta bicicletas que requerían los servicios de un policía; sin embargo, por falta de reglamentos, circulaban desordenadamente[82] Las carreras de automóviles,[83] patrocinadas en su mayoría, por los agentes de los fabricantes de automóviles europeos y norteamericanos, rivalizaban con las carreras de caballos en el Hipódromo de Peralvillo.

Don Porfirio prefería, en las ceremonias oficiales, el lujoso coche abierto tirado por hermosos caballos.[84]

El ejército más admirado en los desfiles, era el cuerpo de rurales vestidos a la usanza charra y montando magnífica caballada.[85]

Las familias en Chapultepec y en el Paseo de la Reforma lucían, los domingos, los últimos modelos importados. Se permitían, incluso, adornarlos como carros alegóricos.[86]

De las primeras personas que importó un automóvil a principios de siglo fue don Ignacio de la Torre, casado con una gran señora: Amada, la inteligente y atractiva hija del presidente Porfirio Díaz. Existe la anécdota de que al salir de una animada fiesta De la Torre

tuvo un apartoso accidente con su flamante automóvil. Don Porfirio llamó a su contrito yerno para amonestarlo. Sus palabras, pronunciadas con la voz grave del Presidente, deben haber causado un gran efecto: "Mi querido Nacho; los automóviles se manejan con gasolina no con alcohol".

En 1908, don Porfirio usaba un Packard[87] y Francisco I Madero, durante su corta presidencia, en 1911 circulaba en un coche americano, construido por Thomas Thights,[88] mientras que su esposa doña Sara tenía un precioso Benz con sus iniciales en las puertas.[89]

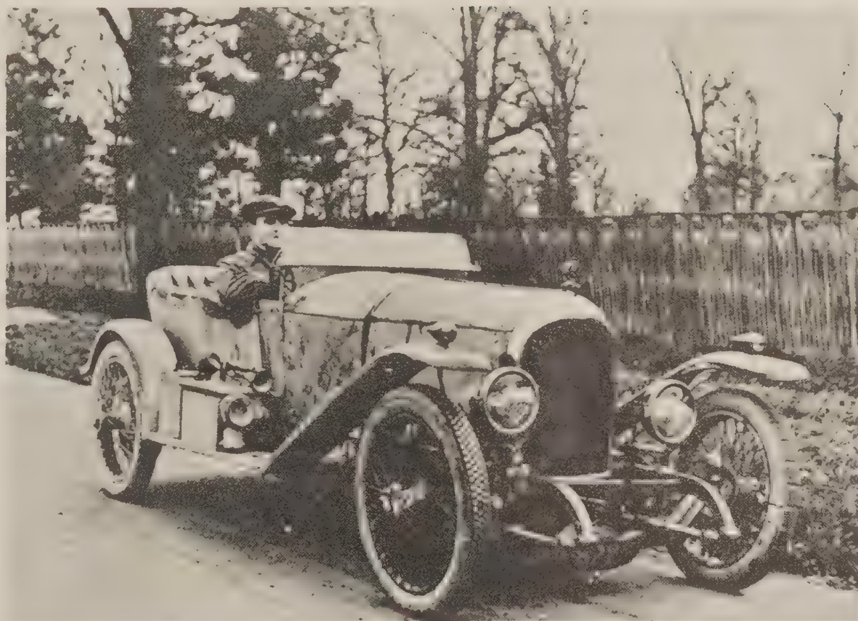
El coche más fino construido en el Continente Americano fue el Dusenberg; los primeros que lo disfrutaron en México fueron las familias Gargollo y Redo. Don Diego Redo, gobernador de Sinaloa durante el Porfiriato, trajo el primer Panhard Levassor. Este automóvil, que podemos ver en el Museo de Churubusco, tiene un elegante acabado tejido en bejuco, llantas antiderrapantes y faros antiniebla.[90]

El presidente Venustiano Carranza usaba una berlina totalmente "capitonada" en el interior. En las puertas vemos las iniciales: V. C. Se conserva en el Museo de Churubusco.[9]

Don Alberto Lenz propietario de una importante fábrica de papel, importó un Decauville en 1904. Los Decauville fueron construidos de 1897 a 1907 y su costo era de seis mil dólares en oro, puestos en Nueva York. Alcanzaban la velocidad de ciento tres kilómetros por hora. Es un magnífico automóvil que aún conserva su nieto, el Ing. Alberto H. Lenz[92]

Igualmente, en colecciones privadas podemos admirar los famosos Ford modelos T y A. Estos coches tienen

78 W. O. Bentley y su automóvil de tres litros. 1919.





77 Rolls Royce. Silver Ghost. 1909



82 Capuchinas y 5 de Febrero en la época porfiriana. Col. Museo de la Ciudad de México





81 En El Zócalo circulaban igualmente "trenes de mulitas" que eléctricos. Col. Museo de la Ciudad de México.



83 Carreras de automóviles en la pista de la Milla en Chapultepec. Col. Museo de la Ciudad de México


5.



84 Don Porfirio asistiendo a una ceremonia ofi-
[illegible] Col. Museo de la Ciudad de México

85 Cuerpo de rurales. Col. Museo de la Ciudad de México





85 Carro de bomberos. Col. Museo de la Ciudad de Mexico

las velocidades en los pedales, y los modelos T., rines no desmontables.

En pocos años los transportes evolucionaròn de tal manera, que han obligado a construir magníficas autopistas y vías rápidas de circulación dentro de las ciudades. Mucho habrán de ver las generaciones futuras en cuestión de transportes, si ya ahora causan nuestra admiración los enormes aviones con motores de propulsión a chorro, los vehículos como los hovercraft ingleses que se mueven sobre colchones de aire y, en automovilismo, se vislumbra la era del motor Wankel de pequeño tamaño, pistón rotativo y asombroso poder desarrollado por su capacidad de medio litro. Lo silencioso y lo poco que contamina el ambiente —cualidades indispensables para el bienestar del hombre— obligarán a un cambio radical en el diseño de los automóviles.

16. Auto en el parque de Chapultepec. Col. Museo de la Ciudad de México



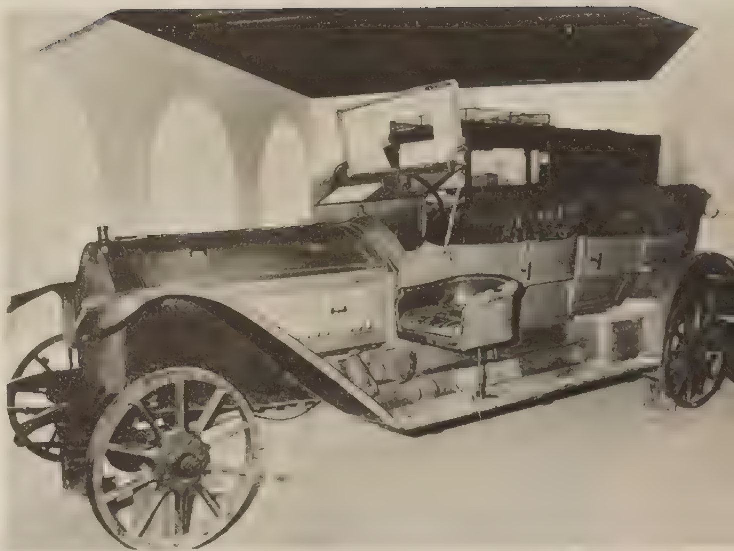


86 Desfile de carros alegóricos adornados con flores 1909. Col. Museo de la Ciudad de México

86 Paseo en el bosque de Chapultepec. Col. Museo de la Ciudad de México



87



88



89



90

87 Packard de Porfirio Díaz. Museo de Churubusco

89 Benz de Da. Sara P. de Madero. Museo de Churubusco

88 Automóvil de Francisco I. Madero. Museo de Churubusco

90 Panhard Levassor. Museo de Churubusco



92 Decauville 1904 importado por Don Alberto Lenz

"AEROMEXICO Pilar de desarrollo..."

Catorce de septiembre de 1934, un avión Stinson de Luxe conduce a cinco pasajeros (su cupo máximo) desde la ciudad de México hasta el puerto de Acapulco. Iniciábanse los vuelos de lo que 45 años después sería una de las más eficientes líneas aéreas del mundo: AEROMEXICO.

Incorporado al Patrimonio Nacional por decreto del 28 de julio de 1959, emitido por el Presidente López Mateos,

AEROMEXICO, cuenta hoy con 6,500 empleados que gozan de altas prestaciones y salarios que les permiten ejercer con plenitud y eficacia sus funciones dentro de nuestra industria turística. Pero retomemos de nueva cuenta el hilo de la historia: 1944, el servicio México-Acapulco-México, crece gracias a la presencia de aviones bimotores Boeing 247-D para 13 pasajeros. Por aquella época ya se habían establecido rutas a Nogales, Tepic, Mazatlán, Culiacán, Guasave, Los Mochis, Navojoa, Ciudad Obregón, Guaymas y Hermosillo.

Posteriormente, la incorporación de su red de caminos aéreos de las rutas otrora transitadas por las líneas Transportes Aéreos del Pacífico, Líneas Aéreas Jesús Sarabia, Taxis Aéreos Nacionales, Aeronaves de Michoacán, Taxis Aéreos de Oaxaca, Líneas Aéreas Mexicanas y Aerovias Reforma, vinieron a diversificar e incrementar su capacidad de servicio. En 1957, el capital social de la empresa es nacionalizado al ser adquiridas las acciones de la Pan American Airways, ese mismo año se opera la primera ruta internacional: México-Nueva York con equipo turbo-hélice Bristol Britania. Meses más tarde, los Convair 340, los DC-3 y los DC-4 son sustituidos por tetramotores Douglas DC-6. En 1960 con la introduccin de los Douglas DC-8 se inició en nuestro país la era del jet. Cuatro años después AEROMEXICO, que en aquel entonces llamábase Aeronaves de México,



contaba con una flota de 28 aviones de diferentes tipos, entre los que destacaban, los Bristol Britania, los DC-8 y los DC-8-63. En 1969, se adquieren los aviones DC-9-15; paso trascendental, que convirtió a la compañía, en la primera línea de América Latina íntegramente equipada con equipo Jet. El 7 de septiembre de 1971, Aeronaves de México pasó a llamarse AEROMEXICO y a introducir en su flota (diez aeronaves DC-9-15, siete DC-9-30, cinco DC-8-51 con un total de 3,000 asientos para transportar 15,000 pasajeros a cualquier punto de una red de más de 84,000 kilómetros) dos gigantescos DC-10-30, que vinieron a actualizar su presencia en el plano internacional.



Hoy, AEROMEXICO, realiza con esa moderna flotilla de aviones, 90,000 vuelos anuales, con la mayor seguridad, el más grande confort y un magnífico récord de puntualidad, pues detrás de cada vuelo hay un verdadero ejército de técnicos meteorologistas, controladores expertos en comunicación, altamente capacitados y calificados, cuyo prestigio ha recibido público reconocimiento nacional e internacional. Solamente nos resta decir, que Aeroméxico cuenta con la autorización del gobierno de los Estados Unidos —Licencia TA— para reparar aviones con matrícula americana. Pero ¿qué significan las palabras seguridad, confort y puntua'idad para AEROMEXICO? Seguridad significa mantenimiento y mantenimiento significa aviones en óptimas condiciones de aeronavegabilidad. Para alcanzar este objetivo el equipo se atiende de acuerdo a dos grandes fases fundamentales: la Acción Preventiva (análisis y aplicación de reglamentos emitidos por Autoridades Aeronáuticas, análisis y aplicación de modificaciones y mejoras recomendadas por el fabricante del avión, comunicación con operadores del mismo equipo) y la Acción Correctiva (atención a la aeronave durante el corto tiempo de una escala, etc.). Además



de estas dos acciones, se realiza otra llamada Reparación Mayor que consiste en una inspección exhaustiva de la totalidad del fuselaje, motores, instrumentos y equipos de comunicacion, cada equis número de horas. Seguridad también significa en AEROMEXICO, entrenamiento y conocimientos de los comandantes de sus gigantescos jets, elección mediante computadoras de planes de vuelo idóneos libres de tormentas y hasta de "bolsas de aire". Confort significa en AEROMEXICO, no sólo trasladarse a Acapulco, Ciudad Juárez, Chihuahua, Culiacán, Chetumal, Cancún, Cozumel, Ixtapa-Zihuatanejo, Mérida, Oaxaca, Puerto Vallarta y otras diecinueve ciudades en la república y Houston, Los Angeles, Miami, Nueva York y Tucson, en los Estados Unidos; Bogotá, Caracas y Panamá en Latinoamérica y Madrid y Paris en Europa, sin nervios, disfrutando ricos manjares (22,000 comidas calientes, 21,000 desayunos; 13,000 desayunos fríos y 8,500 comidas a base de bocadillos ligeros se preparan mensualmente por "chefs" que tienen más de 15 años de experiencia), sino también recibiendo las atenciones de un cortés y bien seleccionado grupo de sobrecargos, 780 en total, dispuestos a informar sobre usos, horarios e itinerarios, meteorología aplicable, tráfico y reservaciones, express y carga, ciertos aspectos técnicos como descripción del equipo de vuelo y los procedimientos de seguridad, y que lo mismo realizan anuncios y demostraciones, preparan un coctel, que aplican primeros auxilios. Puntualidad significa en AEROMEXICO, que en 1978, la empresa alcanzó un magnífico récord 91.43% de promedio en sus salidas y llegadas. Desde luego, ese porcentaje engloba una tolerancia hasta de 15 minutos que es un margen aceptado por la aviación internacional y que de ninguna manera se considera como impuntualidad. Por eso, y por su seguridad y confort, por su capacidad de servicio para todos, AEROMEXICO, viene a ser pilar de desarrollo del Transporte Aéreo en México


MEXICO

1924-1979

MEXICANA DE AVIACION

Su Inicio

La Compañía Mexicana de Aviación, S.A., fue fundada en Tampico, Tamps., el 20 de agosto de 1924, hace más de 55 años, gracias al entusiasmo y visión del señor George H. Rhil en resolver el problema para transportar hacia los campos petroleros el dinero de los salarios. En vista del moderno sistema de autopistas en México es difícil imaginar la escena en aquel tiempo, cuando aún no existía un camino pavimentado entre Veracruz y Tampico.



EL PODEROSO MONOMOTOR LINCOLN STANDARD CON CAPACIDAD PARA UN PASAJERO (1924)



LOS PILOTOS BIELER Y ROBINSON, POSAN ANTE LA CAMARA ACOMPAÑANDO A LOS SEÑORES GEORGE L RIHL, PRESIDENTE DE MEXICANA Y HUMBERTO MONFORTE ZAPATA, AYUDANTE DEL GOBERNADOR DEL ESTADO EN EL VUELO INAUGURAL DEL "CIUDAD TUXPAN" (3-oct-1928)



DESFILE MILITAR CON LOS AVIONES DE LA EPOCA, AL PASAR FRENTE AL HOTEL REGIS (1919)

AVION FAIRCHILD PREPARANDOSE PARA DESPEGAR. EL PRIMER VUELO DE ITINERARIO FUE INAUGURADO EL 15 DE ABRIL DE 1928 EN LA RUTA MEXICO- TUXPAN



SOBRE RIELES. SERVICIO DE TRANSPORTE PARA PASAJEROS DE MEXICANA, DE TEJERIA A VERACRUZ (1928)



PASAJEROS ABORDANDO UN TRIMOTOR FORD DE MEXICANA EN EL CAMPO DE TAMPICO (1928).



EL CAP. CHARLES A. LINDBERGH A LOS CONTROLES DEL TRIMOTOR FORD EN EL VUELO INAUGURAL DE LA RUTA MEXICO-TAMPICO-BRONSVILLE EN MARZO 10 DE 1929



EN EL AÑO DE 1937, MEXICANA OPERABA AVIONES DOUGLAS DC-2. EN LA FOTO JUNTO AL AVION, EL PERSONAL DE LINEA, TAL Y COMO SE FORMABA EN AQUELLA EPOCA.



LOS AVIONES DOUGLAS DC-6 EMPEZARON A SER OPERADOS POR MEXICANA A PARTIR DE 1949 Y FUE UNO DE ESTOS APARATOS EL QUE INAUGURO LA RUTA MEXICO-MONTERREY-SAN ANTONIO EL 10 DE SEPTIEMBRE DE 1957.



EL COMET IV-C FUE EL PRIMER JET ADQUIRIDO POR MEXICANA, ENTRANDO TRES DE ELLOS EN OPERACION, EL 27 DE OCTUBRE DE 1959

EL BOEING 727-200 ES UN MODERNO APARATO CON CAPACIDAD PARA 155 PASAJEROS.



LA MAS MODERNA Y FUNCIONAL BASE DE MANTENIMIENTO DE TODA LATINOAMERICA, INAUGURADA POR EL C. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, LIC. JOSE LOPEZ PORTILLO, EL 15 DE ENERO DE 1979.



TRANSPORTATION INT THE HISTORY OF MEXICO

FOOTPRINTS IN THE TRAILS

The stories of the earliest wanderings of the tribes that eventually settled in what is today Mexico are really only myths. When man lives as a nomad, engaged in a constant struggle to survive, he cannot develop the seeds of civilization which require tranquility, security and leisure time for thought in order to develop. Only under such conditions can man discover his spiritual and physical needs, learn to control his passions, and channel them towards goals higher than mere survival.

But in leaving behind the caves that first sheltered him man began to explore the great world about him, discovering more fertile lands and more pleasant regions where life was easier and more rewarding.

In Mexican history there was a period when related migrant tribes all seem eventually to have arrived at Tollan (Tula), the historical center of the defunct Toltec empire, where they received the benefits of culture and civilization. These rude latecomers, loosely classed together as "Chichimecas" which means "sons of dogs", learned agriculture, acquired wealth, and promptly evolved a culture of their own. But it is only following their departure from Tula that we can chart the subsequent history of these Náhuatl-speaking peoples.

Accordinq to tradition the Aztecs, who composed one of such tribes, had come from the legendary land of Aztlán ("Land of Cranes") in the far north and on reaching the Valley of Anáhuac (Mexico) first settled around a volcanic hill where there was a sweet water spring in a grove of giant cypress trees. This hill, called Chapultepec was for some time their home. But the Aztecs were an intelligent, cruel, and warlike tribe that quickly developed a bloodthirsty religion of human sacrifices to its gods while creating a level of refinement and political administration that astonished the Spaniards when they came in contact with it. Their final and permanent home was chosen on reedy mudflats out on the lake in answer to an omen provided by their chief god, Huitzilipochtli, in the guise of an eagle perched on a cactus plant and devouring a snake. This foundation of the city of Tenochtitlán took place around the year 1325 A.D.

Friar Diego Durán has told the tale of the origin and wanderings of the Aztecs:

> In order to deal with the true tale of the origin and beginnings of this people that are so hidden and douubtful... we must accept that they came from remote and strange regions and that their arrival here was only after a long and hard journey that took many years to accomplish, as is shown by their legends and paintings and since I have been able to learn from some old men I have been able to form a clear opinion... they were born is some springs and others were born in caves. And so have I seen it in their ancient pictures which speak of great sufferings from hunger, thirst, and nakedness with many other hardships that they had to endure until they reached and settled this land...

We can well imagine those "hardships" they encountered on the way. Men with a crude cloak knotted around the neck, women carrying babies on their backs in a cloth that wuold eventually evolve into the *rebozo* and survive down to the present day. Others carrying their scanty belongings and in the vanguard the standards or symbols of their gods to lead the way. No beasts of burden were available, for none were known. Everything had to be carried "on the Indian's back", an expression that still survives.

Their few treasures were *"chalchihuites"* (jadeite), bird feathers, and rock crystals and ever present in their minds were the warnings of Huitzilopochtli against "pirates and robbers".

Along dim paths and faint game trails they marched, leaving their footprints in the dust. In codices made before and following the Conquest we find those footptints on the trails used as an apparently simple but actually highly sophisticated way to indicate comings and goings from one place to another.

The lack of the wheel never restricted the mobility of the Indians nor prevented their executing extraordinary works of engineering and architecture. Human labor was abundant and though the wheel was finally invented it was only used for a child's toy, as we see in the single pre-Conquest example that we possess.

However, the Aztecs did not settle in a desert. The fertile valley was already a home for many populous and hostile settlements. It would be the Aztecs' self imposed task to eventually conquer, dominate and exploit these carlier arrivals.

In fact, with the growing population of the valley land was at a premium. The Chalcas and Xochimilcas had developed the *"chinampa"* system to reclaim land from the lake, the so-called "floating gardens", reed rafts piled with muck from the lake bottom and providing prodigious yields of vegetables and corn.

As Clavijero wrote, if for any reason a change of location was advisable, the owner of the chinampa had only to tow it to a better place.

Eventually the roots of the slender willows (*"huejotes"*) that were extensively planted to shade the chinampas pentrated down into the shallow lake bottom and anchored the chinampas permanently in place. In this way these formely unproductive marshes became a nework of plots and canals which to this day supply excellent vegetables and flowers to the markets of Mexico City as they once supplied Tenochtitlán under the Aztecs.

The mudflats that would eventually become La Gran Tenochtitlán were built up with mud from the lake bottom by the hardworking Aztecs who soon took the name of Mexicas by express orders of Huitzilopochtli. The two main islands were joined togother and then ronnected with the mainland by fortified causeways to Ixtapalapa, where Cortés made his entrance, to Tlacopan (Tacuba) along which he retreated during the terrible battle of the Sad Night, and to Tepeyac (Guadalupe) with another to the boat landing which seems to have been located not far from the temple complexes and palaces in the heart of the city.

From the air Tenochtitlán must have seemed an emerald island studded with gleaming white palaces and temples and crossed by canals thronged with canoes bearing freight and passengers to and from the city and the great market of Tlatelolco. Some authors have placed the number of canoes in service at fifty thousand and it is certain their numbers astonished the Conquistadors. There was a brisk trade in building materials, fish, grains, and vegetables and luxury goods. The cities along the shore also traded amomg themselves.

There is one of these original canoes in the National Museum of Anthropology. Usually they were cut out of a single log of native oak and there were some that could accommodate up to sixty people.

The causeways were wide and handsome and surfaced with hard packed earth almost like brick and during the day were thronged with crowds. We must remember that at its height, Tenochtitlán was one of the most populous cities in the world. Here merchants could be seen leading their line of porters (*"tamemes"*). These porters carried merchandise on their backs, supported by a strap (*"mecapal"*) that passed over the forehead. Such porters were trained from childhood and their emp'oyer was subject

to certain rules governing distances to be covered and weight of burdens to be transported. The merchant, in turn, was supposed to be wise and prudent, as Sahagún tells us, and know the ways and the accommodations that would be available along the route.

The *"mecapaleros"* can still be seen in the Mexico City wholesale markets where with their quick trot always seeming about to fall forward on their faces they are available to transport all sorts of objects, even furniture, on their sturdy backs.

Not too long ago, some down town streets in Mexico City would occasionally be flooded by heavy showers. And persons desiring to cross a flooded street dry shod would find porters ready and willing for a modest price to carry a stranded citizen acoss a flooded street. Sometimes the porter would stop halfway across and threaten to dump his passenger unless the original contract was "renegotiated".

Few travelers were as experienced in traveling forest paths to distant regions as the traveling merchants, or *"pochtecas"* who ventured even far beyond the bounds of the Aztecs Empire They enjoyed a high status due to their wealth and the emperors used them as spies and to prepare the way for conquests of neighboring lands. These merchants exchanged the products of the highlands, mostly manufactured products, such as obsidian knives, combs, needles, cotton goods, rabbit fur, and copper rattles for products of the tropical lowlands such as feathers, jade, gold, and furs. Slaves were exported by the Aztecs, usually prisioners of war, for they were expensive to keep in the Valley and there was a strong demand for them it the lush lowlands where food was cheap.

When a *pochteca* died he was not buried but left exposed on a hilltop so his soul could more easily soar to his new home in the sun.

There was an important long range trade between the Aztecs and the Mayas at politically weak towns that were strategically placed between the borders of the two areas. Luxury goods and raw materials were the staples and the availability of cocoa plantations nearby facilitated operations, since cocoa seeds were used as currency.

Clavijero has recorded that the pathways were regularly repaired after each rainy season and that rest houses were established along the routes. Rivers were crossnd on bamboo rafts called *"jangadas"* to which hollow gourds were tied. There were some stone bridges but most of them were primitive suspension bridges floored with slats. Such bridges swayed alarmingly during the crossing but the Indians never seemed bothered by it.

The Mayas had a system of straight roads paved with white limestone known as *"sacbes"* (*Sacbeob*) which crisscrossed the Yucatán peninsula and even reached into Honduras. Such roads also had their ceremonial use and those who traveled them were considered to be under the protection of the gods.

The *sacbes* were carefully made and slightly raised above the level of the ground. They were also level and finished with a hard packed limestome surface. Two of the most famous are the one that runs from Uxmal to Kabab and the one from the temple of Kulkulkan at Chichén Itzá to the sacred *cenote* (natural well) along which the ceremonial victims marched before being hurled into the depths.

Many of these "white paths" are yet to be discovered in the dense trickets of Yucatan and the jungles of Chiapas and Guatemala. In their day they supported a heavy traffic, mostly pedestrian but important persons were frequently carried in palanquins or hammock litters by stout porters. There is an exquisite Maya vase in a foreign museum which portrays a large-nosed personage being carried in a hammock slung from a pole while he briskly fans himself. The figure of a jaguar beneath the hammock may indicate that the person in question is an important ruler or priest. Certainly he is richly attired and bejeweled. This vase is unquestionably the work of a first class artist and provides valuable clues to transportation among the Mayas who are considered to have been the Greeks of America.

Thor Heyerdal, the anthropologist, in his efforts to prove his theory regarding possible navigation by Phoenicians and Egyptians across the Atlantic to America, built a strange boat of rushes whose design he copied from ancient Egyptian relief carvings. Such rushes are found on the upper Nile, in Lake Titicaca, and in certain lakes in northern Mexico. In the latter two places they are known as *"totora"* and until only recently were used by the Seri Indians to make boats for use on the Gulf of California. Such boats are small but shortly after the Conquest the Spaniards recorded having seen one with a twelve man crew.

When tied in pairs these rush boats are buoyant enough to accommodate a horse or a steer and the eminent Dr. Eric S. Thompson states that this system is still used in several Mexican regions for transportation by water.

In the still little known "Western Cultures" that include Jalisco, Colima, and Nayarit there was another novel system recorded in clay figurines in which palanquins with shafts were used while the passenger sat comfortably inside with his legs crossed.

All these systems described show that man has always been ready to turn his ingenuity and imagination to devising more effcient, comfortable, and rapid means of transportation.

THE SHIPS OF THE CONQUEST

Naval transportation played an important role in the conquest of Mexico. Caravels and brigantines carried the white and bearded strangers —the long-awaited return of Quetzalcóatl?— who had first been seen off the Gulf coast in 1517. On that occasion there were three brigantines with 110 men under Fernández de Córdoba who proposed to conquer new lands. A year later four ships under the cautions Juan de Grijalva landed at the mouth of the River of Flags (Papaloapan) not far below the present city of Veracruz. But he was not fated to conquer this rich land, save souls for God, and seize that gold that was never far from the thoughts of the Conquistadors.

The man who would do this was named Hernán Cortés and he was at that time in Havana waiting for his opportunity. It was he who would become the leader and greatest of the Conquistadors. He had observed the failure of the first two expeditions and felt that he could succeed where they had failed. Furthermore an illicit love affair in Havana had made a change of climate desirable and in any case he was bored and longing for adventure. With little money but with immense energy, courage, and skill he organized a third expedition. We do not know too much about the ships of his fleet. He could count on the services of a skilled pilot, Antón de Alaminos, who had taken part in the first two expeditions as well as some experienced veterans including 56 who had sailed with Grijalva. In fairness we must admit that no small part of Cortés' success was due to the sagacity of these hardened and experienced soldiers.

Tre only ships available were old and in need of urgent repairs. The blacksmith Hernán Martin, one of many skilled artisans who joined the expedition, recorded that in Havana he made "nails and other necessary things" and he and the other smiths and ship carpenters who went on the expedition proved immensely valuable to Cortés. Some sources speak of eleven ships

and others of twelve and we know little of their size.

After weeks of sailing along the coast, where he picked up a shipwrecked Spaniard who had learned Maya and that extraordinary woman Doña Marina (La Malinche) who not only became his trusted interpreter but also bore him a son, Cortés arrived off present day Veracruz.

On Good Friday 1519 Cortés landed, dressed in a black velvet suit. His first act was to have a makeshift altar erected and a mass said. Afterwards, seated in a Spanish chair he received the rich gifts that Moctezuma had sent him.

Moctezuma, that tragic figure of Mexican history, had been expecting him. The old prophesies had foretold it and his spies had kept him informed of Cortés' leisurely progress along the coast. These strange men (or gods) with their huge ships, their horses, and their cannon filled his heart with forebodings of doom.

Cortés had made up his mind; with 550 men and 16 horses he was determined to overthrow and seize this inmense and incalculably rich empire. The first step was to found a city, La Villa Rica de la Vera Cruz, and free himself of shackles with Cuba. Henceforth he would only be responsible to King Charles V.

No other act in the history of this bold man would ever equal in daring and astuteness his next step: to eliminate his ships and with them any possibilities of retreat or desertion to the safety of Cuba.

Much has been said about this event and not all accounts agree as to what really happened. It does not seem possible that he wou'd have burned the ships rather he must have stripped them of every bit of gear and fittings that could be useful in the future. The dismasted hulks were no doubt beached.

And then Cortés set out with his hardy band on the long and arduous trail through the mountains to Moctezuma's capital. There were stirring incidents on the way. At Cempoala he ordered an end to human sacrifices. At Tlaxcala he found stout enemies and won them over as loyal allies, bound to him by their undying hatred of all things Aztec. At Cholula he committed the terrible massacre of three thousand Indians whom he suspected of treachery. From there the way led over the saddle between two snow clad volcanos and down into the Valley of Anáhuac.

Tenochtitlán, lying like a jewel in the middle of the lake exceeded in beauty and size all expectations. The Spaniards gazed at it spellbound and recalled the magic cities described in their romances of chivalry.

Cortés and his tattered force pressed onward. On the Ixtapa'apa causeway they were met by Moctezuma and his court. Thousands of spectators crowded the causeway and filled the lake with their canoes staring in awe at these strange men and horses whose like they had never seen.

Moctezuma arrived at the meeting borne on a litter and under a canopy richly decorated with quetzal feathers and jadeite beads. Obviously this was the most luxurious form of transportation known to the Aztecs.

Cortés quickly realized that the friendly welcome he had received would soon turn to hostility. To avoid being trapped in the city he ordered four brigantines built and launched on the lake, although he was careful to dissemble their warlike capabilities by using them as pleasure craft to entertain Moctezuma and his lords. The Aztecs were quick to note the superiority of sailing ships over their own paddle-driven canoes.

Early in 1520, just when Cortés believed he had succeeded in peacefully seizing power over the Aztecs, his schemes collapsed. Moctezuma was killed by his own people in a riot and the Spaniards were besieged in their own quarters by hordes of infuriated Mexicas. Retreat was the only answer, to regroup and come back in force. The night battle along the Tacuba causeway was a Spanish disaster and was known by them thenceforth as the "Battle of the Sad Night". Most were killed, or captured, the golden treasure wrung from Moctezuma was lost as well as all the cannon and most of the horses. Only the most desperate efforts by the Spaniards kept the whole force from being wiped out.

There was still another battle before the battered survivors managed to reach their secure base at Tlaxcala. But Cortés had every intention of returning to Tenochtitlán and planned to build a fleet of brigantines to control the lake. Unsupported attacks along the causeways were not feasible. Fortunately he had competent ship's carpenters and all the gear and rigging salvaged from the fleet at Villa Rica. And the surrounding forests provided plenty of excellent oak wood.

And so he built twelve forty-foot brigantines and a thirteenth, the flagship, of forty-eigth feet. The ships were launched and thoroughly tested in the river at Tlaxcala and then taken apart for transportation, piece by piece, overlnad to the shores of Lake Texcoco.

It must have been an odd procession of thousands of Tlaxcalan porters bearing the knocked down pieces of the brigantines and encouraged by the Spaniards and the accompaniment of music played on their native instruments. A secure base was established at Texcoco on the lake shore and Gonzalo de Sandoval, Cortes' right hand man, was made chief of naval operations. A monument raised in 1938 marks the exact spot where the brigantines were launched on the lake waters.

Meanwhile the Aztecs were digging in to resist the coming attack. Cuauhtémoc, the brave nephew of Moctezuma, had succeeded him as the last emperor of the Aztecs. The siege that ensued was one of the most desperate in history but after ninety-three days of continuous fighting Mexica resistance ended with the capture of Cuauhtémoc. In the fighting the Indian canoes had been powerless against the Spanish sailing ships. But the lake waters had turned red with blood before the fighting ended. And the proud city lay in ruins.

Many years later the brigantines that had contributed so much to the victory could still be seen moored to a dock at the arsenal.

HORSES

Bernal Díaz wrote: "...and the Indians thought that horse and rider were a single being, for they had never seen a horse..."

Tiny horses not more than twenty inches high had been common in America during the Pleistocene a million and a half or more years ago, but they were extinct when the first men arrived, those hardy men who hunted the giant mammoths which seem to have once been abundant in the marshes of the Valley of Mexico. This is proven by the discovery by Dr. Helmut de Tierra at Tepexpan of a mammoth bone in which is lodged an obsidian dart head.

Cortés, with characteristic astuteness, realized at once the impact of the horse on the Indian mind, first seen by the natives as a sort of giant deer, half animal, half man. And the importance of the horse in devouring distances and making possib'e the conquest of the whole land cannot be exaggerated. Oddly enough, after a few years as horses became more common a new kind of Mexican appeared, one who lived in the saddle and seemed to become a part of his horse. In few countries has there been such a close union between a mount and its rider as in Mexico, where every man feels himself a born horseman.

Even on first landing at Veracruz Cortés used his horses to impress Moctezuma's ambassadors. By placing a mare in heat close to a stallion the latter began to kick and neigh in the most violent way, which amazed and no doubt frightened the noble emissaries. Cortés brought a total of sixteen horses of Mexico. They were descendants of the famous Cordovan breed which were then extinct back in Spain and had been developed by crossing four Arabian stallions from Yemen with local Spanish mares.

Cortes' horse died in Veracruz and he bought another from Portocarrero. Velázquez de León had a mare named "La Rabona" and Olid "a very good steed". De Montejo had a bay which was useless for fighting and De Ordaz had a rather slow mare. Lares owned a light chestnut that was a famous racer but it seems that the best of all was "El Arriero" of Bartolomé García. Mounted on these and other steeds the Conquistadors made a splendid entrance into Tenochtitlán.

Horses became so common in New Spain that by 1529 it was necessary to oblige owners of horses and cattle to register a brand with which to mark their property. Among the first recorded horse breeders we find the names of Conquistadors, merchants, and religious communities. Even Doña Catalina Pizarro, Cortes' mother, had her own brand.

By the time that Don Luis de Velasco, the second viceroy, took possession of his office there was a shortage of pastures in the Valley of Mexico and breeders were obliged to open up new lands in the adjoining Valley of Toluca.

In 1610 Torquemada wrote that the horses brought from Castile had multiplied so prodigiously that it was necessary to establish livestock ranches as far distant as Zacatecas and "the endless lands of the Chichimecs".

All through the colonial period the horse was universally acknowledged as the most practical and dignified means of transportation. Father Ajofrín in his entertaining account of a journey to New Spain in the eighteenth century was astonished at the ostentatious style in which people traveled in those days. A gentleman setting out a fifty league trip needed at least 60 mules for changing teams and some needed up to 200. If he was making the journey on horseback he needed two or three remounts and a mounted groom to take care of them and some pack mules to carry his baggage and bed linen.

Thomas Gage, a Dominican friar who later became a Protestant, was oddly tolerant on some matters and narrow-minded on others which made him fail to appreciate many New Spanish customs. But in baroque seventeenth century Mexico City he had to admit that the city could claim fame for four things: its beautiful women, its fine horses, its elegance in dress, and its handsome carriages.

The horse also played a role in the conversion of the Indians. The distant northern lands were crossed many times by "the missionary horseman" Father Eusebio Kino who was tireless in visiting distant communities, founding missions and preaching to the Indians. He also found time to write down accounts of what he saw on his travels through what is today Baja California, Sonora, and Arizona. He is buried in the Mission of La Magdalena that he founded.

And just as the Indians once thought man and steed inseparable, today it is possible in fancy to agree with them. In rural Mexico it is impossible to imagine a man without a horse, his most prized possession. Man and steed have again become "one".

CARTS AND HIGHWAYS

Cortés, even while conquering the new lands, realized the need to open up roads. In 1522 he ordered Alvaro López to locate a road between Veracruz and Mexico City. And in his expedition to Honduras he found time to plan new roads to that region including one across the Isthmus of Tehuantepec. In 1523 he ordered the opening of a route between Mexico City and Tampico where he planned to build the first wharf in New Spain.

Viceroy Mendoza showed a keen interest in keeping existing roads in repair and opened up new ones to the West and to Oaxaca, Acapulco, Michoacan, and Taxco. He also ordered the building of many bridges and culverts.

By the seventeenth century New Spain had an extensive network of roads, dirt paths, mule trails and the wide king's highways fit for carriages and carrying a dense traffic of horsemen and pedestrians. Litters were in common use in Veracruz and Tabasco.

Over the Acapu'co road were carried on muleback the rich treasures brought from the Orient by the Manila Galleon. The conquest of the Philippines in the late sixteenth century by Spain had led to the establishment of a sailing route across the Pacific between Manila and Acapulco.

On its return to the Orient the galleon was laden with silver bars, and coins, Spanish wine in casks, wool, cochineal from Oaxaca, and cocoa beans from Chiapas and Tabasco. Part of the cargo from Manila was sold in Mexico City and the rest was sent to Veracruz for shipment to Spain.

A great many distinguished travelers began to arrive in New Spain and many of them left us stirring accounts of all they saw. Very rarely did they fail to be enchanted by this strange and exotic land, so different in many ways from any other.

In colonial times the main roads between Mexico City and the provincial capitals were known as "royal highways". Others of lesser importance were dusty in the dry season and impossible quagmires during the rains. Some of these royal roads crossed rivers on magnificent stone bridges. There were also hanging bridges, of which one at least still survives over the San Marcos river in the State of Puebla. There was also another system of a pulley supporting a sling where the traveler sat and was pulled across over a rope stretched tight between bank and bank.

The traveling style of the viceroys was carefully regulated. On the one hand it was necessary to pay all due honors to the king's personal representative but on the other it was necessary not to let things get out of hand with excessive ostentation. One of a viceroy's privileges was the right to free transportation on the royal highways for himself, his family, and his retinue and baggage. He was granted six month's salary for out of pocket expenses and he could include in his baggage such odd things as livestock, birds, preserved fruits and wine.

In 1531 Sebastián de Aparicio converted the trail between Mexico City and Veracruz into a real highway. This made it possible to use oxcarts to transport freight that had formely been carried on the backs of Indian porters. Aparicio took his carts as far north as Querétaro on the Chichimec border and later pushed his road on to Zacatecas. He later received orders to pave it with cobblestones. Aparacio's friendly disposition and manner gained the good will of the Chichimecs without which the enterprise would have not been possible. This road saw a steady stream of carts loaded with silver from the Zacatecas mines and consigned to the royal mint that had been founded in Mexico City in 1535. On the death of his second wife, who fell out of a tree while picking apricots, he became a Franciscan monk at the age of sixty years and died in the year 1600.

Aparicio was the first to put oxcarts on the highways but the first one in Mexico was owned by Hernán Cortés

and used to transport building materials on the streets of Mexico City. This is estableshed by the testimony in a lawsuit brought in 1531 by Cortés against Juan Ortiz and Diego Delgadillo.

A decree of the Mexico City council dated December 17, 1540 obliged all drivers of oxcarts traveling on the avenue between San Lázaro and Chapultepec to walk ahead of the yoked oxen to avoid people being run over. So presumably carts were fairly common by that time.

In 1538 Philip II ordered that all carts arriving in Mexico City with loads of wheat, flour, or barley should procede directly to the royal granary for unloading. Previously Charles V had issued decrees regulating highway inns, taverns, and the like and the services they provided to travelers with the intention of preventing price gouging. In another decree he noted with alarm that where there were alternate routes tavernkeepers and the like were in the habit of highjacking weary travelers with threats and forcing them to accept their own brand of hospitality. These decrees estableshed that every person was free to travel the roads at his pleasure and discretion and not suffer exploitation by rogues disguised as innkeepers.

The famous "Laws of the Indies" made every effort to ensure fair treatment for Indians and Spaniards alike. Many modern hotelkeepers could study them and apply them to provide better treatment to those who enter their doors.

CARRIAGES AND HARNESSES

It has been said that "Happy is the land that has no history". To which my father, an eminent historian, added, "But how boring!"

It is hard to say whether life in colonial New Spain was boring or not. What with arrivals and departures of viceroys, religious and lay festivals, and the obvious prosperity of mining, agriculture, and livestock raising, which brought great wealth to a few and a more or less badly paid livelihood to a great many more, colonial life cannot have been too dull. There were very few political incidents to disturb the peace, such as the Indian riots in the late seventeenth century when the viceregal palace was burned, and perhaps a few others of such lesser importance that they were hardly worth recording. However, a great deal of material is available in the field of what the French call *"la petite histoire,"* that unorganized mass of traditions, legends, customs, and social gatherings in the life of a land.

The rich lived very well indeed, and one of the things they took pride in was the elegance of their horses and carriages. Thomas Gage wrote in 1648:

> The thirty or forty thousand inhabitants are so rich and proud that at least half of the townspeople possess carriages. I have it on good authority that in my day there were nearly 15,000 carriages, and I may add the ones of the aristocrats were more richly furnished than those seen at court in Madrid, and other parts of the world, for they do not stint either silver or gold, or precious stones, or cloth of gold or the finest China silks to adorn them. And their horses are so well appointed that their trappings and shoes are of solid silver.

When we read the Statutes of the Guilds issued by the viceroy Don Antonio de Mendoza as early as 1549 we see that Gage's wonder at these splendid carriages was no exagerration for these laws specified that trappings and harnesses, even of the simplest nature should be of first class materials and workmanship. Substandard products were to be burned.

This insistence on quality work and the system of rigid inspections that prevailed all through the colonial period was responsible for raising the leatherworkers' craft to the status of a minor art that has endured down to the present day.

Laws were passed prohibiting the impressing of persons or animals to draw vehicles except on the viceroy's service and even then only on cash payment of a fair fee.

There were also severe punishments, up to 200 lashes or a jail sentence, to drives or mule skinners who ran down innocent pedestrians.

The iron stirrups used by Cortés and his men were of Arab design, 45 centimeters high by 30 wide and often chased with Moorish arabesques and inlaid in gold and silver. Over the years the design was simplified to produce the common stirrup now used all over Mexico. It is said that in the seventeenth century the Jesuits and their partisans in Puebla, who were opposed to Bishop Palafox, expressed their contempt for him by using stirrups in the form of an inverted bishop's miter and that this irreverent fashion persisted for many years.

Stirrups, bits, and spurs were produced in various parts of New Spain. The most renowned place, still famous for its craftsmanship, was the village of Amozoc, near Puebla, where the water was particularly suited for tempering steel.

As we have mentioned the love of horses and horsemanship quickly spread in Mexico. The second viceroy, Don Luis Velasco, was "a very handsome man on a horse". Martín Cortés, the son of the Conquistador, left to his son Don Jerónimo "a harness of gold and silver, gilded, which was kept in his bedroom". And every Mexican gentleman had a harness room for storing his saddles and equipment. This can be seen in many old haciendas, especially at San Juan Tlacatecpan.

There was a strange custom in those days of cutting a nerve in the fetlock of a horse to lame him and make him run on three legs. This made for a slower but smoother pace. Cantering over ground free from rocks is called *"sochigalope"* in Mexico.

During the festivals that marked the taking of the oath of allegiance to Fernando VI (1747) extraordinary examples of luxurious saddles and trappings were exhibited by Mexican magnates. Saddles and bridles were embroidered with gold and silver thread, or inlaid with gold, silver, or tortoiseshell. Similarly richly decorated sedan chairs were also brought out for display. These were used by elegant ladies for short trips and social calls inside the city. The reluctance of Mexican women to walk any considerable distance is too well known to require comment. Besides, the streets were filthy and full of puddles and it was not until the appointment of the Count of Revillagigedo as viceroy (the second one of that name to occupy the post) that the streets were decently paved and swept.

By the middle of the sixteenth century there were so many rich carriages in the colonies that Philip II, fearing that the practice of horsemanship would decline, issued a decree in 1577 prohibiting the importation and manufacture of carriages in any part of the Indies. But carriage shops had been established in Mexico City since shortly after the Conquest and it seems that Philip's prohibition was either soon repealed or ignored. In those days unwelcome royal decrees were, in the quaint language of the time, "obeyed but not enforced".

It is possible that during the reign of the Hapsburgs in Spain in the sixteenth and seventeenth centuries private persons possessed more elegant carriages than the viceroys themselves. The House of Austria was noted for its austerity. A scene painted on a seventeenth century screen shows the viceregal carriage entering the Palace of the Viceroys. The vehicle is of

stretched black leather and drawn by two fine horses or mules. Four or more was considered vulgar ostentation and in fact had been prohibited by the Royal Audiencia in 1621. The coming of the luxury-loving Bourbons in 1700 brought great changes in Spain and the colonies. The viceroys traveled about the city in splendid gilded carriages that were undoubtedly drawn by more that four horses.

Nor did the wealthy aristocrats fall far behind. Domingo de Valcárcel and the Count of Regla were both famous in their day for the richness of their carriages, of which detailed descriptions have survived. These carriages were undoubtedly manufactured in Mexico. The ceremonial arrival as new viceroy of the second Count of Revillagigedo in a carriage imported from England created a sensation.

In the seventeenth and eighteenth centuries both sedan chairs and the various types of carriages were tended by grooms, lackeys, and postillons dressed in more or less luxurious livery. The counts of Calimaya and of La Cortina were celebrated for their gilded and glass-enclosed luxury carriages used on the most special occasions. In the eighteenth century the Count of Calimaya gave one of these to the Franciscan convent in the village of Calimaya near Toluca for transporting the Holy Sacrament in the religious parades that were held from time to time in the village. This carriage is still exhibited in the convent, and although in poor state of repair gives us an accurate idea of what such magnificent carriages were like in their days of glory.

Promenades were a favored pastime in colonial Mexico. The wealthy vied with each other to outshine their rivals in dress and elegant carriages. Lesser lights strolled on foot and ogled the great and powerful. Meanwhile the poor had their own "promenade", being poled in long, narrow barges on the canals of Santa Anita, Ixtacalco, and Xochimilco. Greetings were exchanged between barges, there was music and an abundance of flowers and at dusk the promenaders could be seen in a long procession of craft as they wended their way home.

On one occasion the vicereine, the wife of the Duke of Albuquerque, wished to make an excursion on the Canal de la Viga. A large barge known as a *"canoa"* was literally smothered with fresh flowers and ten stout boatmen dressed as Chinese sailors poled the "canoe" along the canal.

But to return to the luxurious glass-enclosed carriages known as *"estufas"*, the viceroy and marquis of Casafuerte acquired a very handsome one but he was so impressed by the warning of a popular versifier known as "El Negro Poeta" that the vehicle would be the cause of his death that he gave it to the Church authorities as a fitting vehicle to carry the Host in processions or on visits to the dying.

There are three more handsome *"estufas"* in the Museum of the Convent of Churubusco where there is also a little coupé that was used for the same religious purposes. It is believed that these luxurious carriages were made in a small town near Toluca. The same museum has two palanquins which were adapted for use as portable confession booths for those too ill to leave their beds. One of the two is decorated with the eagle of the First Empire (Iturbide).

At Corsham Court, in Wiltshire, England, Lord Metheun has a magnificent work by Villalpando representing the Plaza Mayor (Zócalo) of Mexico City. It was purchased in the early eighteenth century in Madrid by an ancestor of Lord Methuen. Possibly the seller was a former viceroy. It was painted at the close of the seventeenth century and portrays the handsome plaza, with the now long gone "Parian" in the middle and the repair work in progress on the Viceregal Palace following the destruction caused by the Indian riots a few years earlier.

The plaza is thronged with elegant carriages, horsemen on richly caparisoned steds, and all classes of people, from bewigged creoles to sturdy Indians with their rough cloaks knotted around their necks. What strikes our atention is the immense number and variety of carriages, many with coats of arms. At the right we see illustrated another form of popular transport in Mexico City already mentioned, the barges on a canal crossed by many bridges. It is a pleasure to contemplate and observe in detail this magnificent Villalpando. Lord Methuen, owner of one of the finest private collections of paintings in England has hung it in his library where he can study and admire it daily. Though far from its native land we can reflect with pleasure that it is in good hands that will appreciate and preserve it.

MEXICO WINS THE INDEPENDENCE

The *"Grito de Dolores"* shook New Spain; it was the war cry of a land that demanded its independence. At two o'clock in the morning of September 16, 1810 the parish priest of the town of Dolores, Guanajuato, Don Miguel Hidalgo y Costilla, prematurely raised the standard of revolt on learning from his associates, captains Aldama and Allende, that their conspiracy had been discovered by the authorities. With the words, "Gentlemen, we are trapped and there is nothing left for us but to fight the *'gachupines'*" (a private Mexican term for their Spanish rulers) he ordered the church bells rung to summon the people to a long and bloody but victorious war. Mexico won her independence on the battlefield.

Volunteers flowed in from every side and soon Hidalgo had an undisciplined but enthusiastic horde armed with clubs, machetes, lances and agricultural tools. The cavalry consisted of cowboys on half-starved horses armed with the lances that Hidalgo had secretly ordered made. Hidalgo, Allende and Aldama were the generals of this motley army whose banner was a religious standard of the Virgin of Guadalupe borrowed from a nearby church.

Hidalgo marched on the capital but was defeated at Aculco and forced to fall back on Guadalajara where he had solid support. His army swelled to a hundred thousand men and five cannon but he was again defeated by the professional soldiers of Spain and, retiring northward to raise a new army, he and his officers were captured and executed. But the spark he had lit could not be put out. Others carried on the cause to total victory.

The entry of the victorious Insurgent army under Iturbide into Mexico City was the beginning of modern Mexico. Iturbide established himself as emperor but his empire only lasted a year, to be followed by the republic. Many years of palace revolts and unsettled conditions in the countryside were to follow as the Mexicans painfully learned the art of government from its foundations. Travel, except for the most pressng of reasons, declined and highwaymen regularly robbed the silver trains from the mines. Roads fell into disrepair and stagecoaches were regularly held up and provided exciting material for novelists and historians. In the Valley there was boat trafic on the lakes and the sinking of a large barge *La Voladora* which plied between Mexico City and Chalco has been described in detail by Don Manuel Payno, in his novel *The Bandits of Rio Frio*.

Linati, a young Italian painter, visited Mexico in 1828 and sketched and described the dubious pleasures of travel in those stormy days. He recommended leaving Veracruz at daybreak in order to get across the area of sand dunes before the heat of the day set in. Riding mules were preferred for men, women,

when they could afford the fifty peso fare to Jalapa in the cool highlands, hired mule-borne litters whose gentle swaying would often even lull them to sleep.

Linati also wrote that coaches could be hired but the jolting in and out of potholes on the poorly kept roads made them a most uncomfortable means of travel. In addition there was always the danger of rock slides in the rainy season.

The coaches were quite large to be able to navigate the hairpin turns in the road and required an army of mules to draw them. They were crewed by three drivers, two postillions and a conductor who collected tickets and had to keep an eye on the passengers' baggage. The Veracruz-Mexico City fare was 250 pesos.

Mules were preferred to horses because they were bigger and stronger for drawing the heavy traveling coaches which had to be solidly built to stand up under the atrocious conditions of the roads. In the cities the rich had their *"berlinas"* and *"landaus"* which were lightly and gracefully built for travel on city streets. Linati mentions that the coachmen of wealthy families wore an elegant boot on the leg that was visible to passersby when they were diriving. The other leg, which was not visible, did not require such luxurious attire.

STAGECOACHES

The first stagecoach line between Veracruz and Mexico City was established by three North Americans in 1830, although a French traveler, Mathieu de Fossey, who visited Mexico in that same year, claimed that it was a Frenchman named Faure who established the first coach line.

Don Manuel Escandón, a businessman of great vision, established the first regularly scheduled service of stage coaches which in Spanish are called *diligencias*. Later he organized and built the Mexican Railway between Veracruz and Mexico City by way of Orizaba. Don Manuel was quite capable of driving his own coaches in an emergency. Of him Manuel Payno wrote that he was a banker, property owner, farmer, entrepreneur, mining man, and financier. There were few human activities he did not engage in and his bold projects were uniformly sucessful.

When Escandón bought out the stagecoach line he kept on the staff and equijpment. Departures were thrice weekly, and although the fare of 82.60 pesos seemed high it was still unquestionably much cheaper, swifter, and more agreable than taking a litter. The Concord coaches, which were built in Troy, New York, were drawn by six horses hitched in pairs.

Escandón went into partnership in the line with Don Anselmo de Zurutuza who opened new routes to most of the important cities in the country and also established inns and post stations wherever needed. The Iturbide Palace, which housed the best hotel in the city, was te Mexico City terminus and in Veracruz it was the Hotel Diligencias which is still in business on the Plaza de Armas.

It was said that in efficiency, punctuality, and service the Veracruz-Mexico City line was the equal of anything in Spain, England, France, and Russia. Don Anselmo fined his drivers if they arrived fifteen minutes behind schedule and no excuse was accepted, neither storms, nor breakdowns, nor even holdups, which were frequent. The bandits had their favorite hideout near Río Frío between Mexico City and Puebla and passengers were resigned to being robbed. They resorted to all sorts of tricks to hide their valuables but little escaped the highwaymen who were professionals and experts at plucking their helpless victims. The holdups only ended with the assignment of a strong military escort to the coaches.

The stagecoach lines prospered and sprouted new branches to such an extent that a traveler's guide was published with all sorts of useful or potentially useful information as well as maps and recommended routes. The editor strongly urged those traveling to California or even China to cross the continent by way of Mexico "because no other country can offer better accommodations". By this time coaches were running daily to Mexico City from Veracruz.

The stage left Veracruz at four in the afternoon and ran all night without stopping except to change horses until Jalapa was reached at seven the following morning. After breakfast and a short rest the journey was resumed at ten, arriving at Perote up on the edge of the tableland between five and six in the afternoon. The passengers slept in Perote and departed for Puebla which they reached at four in the afternoon after a halt for lunch at Nopalucan. The night was spent at Puebla and again the stage departed at four in the morning on the last leg of the trip. There was a late breakfast at Río Frío and at four thirty in the afternoon the battered travelers arrived in Mexico City.

Jalapa, which after Puebla was the most important town on the route, had been famous during colonial days as the site of an annual fair where goods from Spain and from Manila (via the Acapulco Galleon) were bought and sold to merchants who came from all over the country. Around 1650 it was the final home of an excentric woman, Catalina de Erauso, **"La Monja Alferez"** (the Ensign Nun) who had led an adventureus life dressed as a man, fighting duels, and getting into and out of all sorts of incredible scrapes. She spent her last years in Jalapa as the proprietress of a string of pack mules which she herself used to drive over the rocky trails.

The journey from Mexico City to Tepic took nine days. One of the thrills of the trip was to pass by the still smoking lava fields of the Ceboruco volcano which had recently erupted. Service from Tepic on to San Blas on the Pacific Coast (which was not far) was promised "as soon as the road is repaired", but this happened a hundred years later long after the last stagecoach had gone the way of the dodo.

The local stagecoach for Churubusco, Tlalpan, and San Agustín de las Cuevas (near Tlalpan) left daily in the morning and returned the same day. The same tourist guide mentioned above announced the prompt establishment of steamship service between New Orleans and Veracruz. Salings would be thrice monthly.

Santa Anna (the perennial dictator of Mexico) with his vanity and treasonable activities succeeded in losing to Mexico almost two thirds of her territory. And what was left, with its riches and well organized transportation systems, another foreign power was about to attempt to seize . . .

TRANSPORTATION DURING THE SECOND EMPIRE

On May 28, 1864 the Austrian frigate Novara arrived in Veracruz and disembarked a young couple fired with ilusions. A Mexican **"Junta de Notables"** (group of distinguished persons), had declared that the Mexican nation had adopted a monarchichal form of government and offered the crown to Archduke Maximilian of Hapsburg and his consort Charlotte Amalie **("Carlota")** of Belgium.

The unstable empire lasted three years and marked a period in Mexican history that was sometimes brilliant but most often bitter.

The new sovereigns received a chill reception in Veracruz but the peolple warmed up along the way to Mexico City and their entrance into the capital

was a genuine triumph. Mexico City was tired of civil war and mistakenly thought that the blonde emperor was bringing them peace.

The trip from Veracru. had been made in short stages with a retinue of 80. The royal couple traveled in an English coach and the rest in phaetons and stagecoaches, the latter drawn by eight mules and driven by an expert coachman who with sixteen reins in his hand and a whip in the other encouraged the mules over rough spots with whistles, shouts and rocks thrown by his assistant. Countess Kollonitz, a lady-in-waiting of the empress, admired the dexterity of these drivers who in their bucksin suits, huge gold trimmed hats, and assured bearing seemed persons from another world.

The entry into the capital was under several triumphal arches, mostly designed by Serrano, the famous stage designer Everything had been meticulously planned, including the exact position of each participant in the procession.

At first things started off well, thanks to the presence of the French Army (Napoleon III was underwriting the adventure, at least militarily) and a considerable number of enthusiastic Mexican royalist volunteers. Most foreign governments, with the exception of the United States, recognized the imperial government.

Maximilian fell in love with Mexico at first sight and did everything in his power to become a Mexican, even adopting classic Mexican **charro** dress for his morning horseback rides. His head groom pleased him greatly by procuring a luxurious traveling coach with secret lockers for food and a desk for important papers. Maximilian often used this coach to travel to Cuernavaca where he spent two weeks out of every month, usually in the company of Carlota, as the Mexicans called the empress. A house had been readied in the famous Borda gardens where they spent many happy hours.

The coach, with its uniformed lackeys and drivers in grey charro dress with silver trimmings was Maximilian's pet toy and never failed to excite the wonder of the citizens as it passed through villages on its way to and from Cuernavaca.

The magnificent state carriage made in Milan by Cesare Sala in 1864 which is currently in the National Museum of History in Chapltepec was only used twice, once to take the empress to the The Deum celebrated in the cathedral in honor of the emperor's birthday. Strong winds had begun to blow in Mexico.

The Republican guerrillas were on the offensive all over Mexico and following Maximilian's open quarrel with the French commander, Marshall Bazaine, Napoleon III reneged on his promise to keep his troops in Mexico for five years after Maximilian's arrival. The French army was withdrawn. Napoleon had more urgent military problems at home.

The end is an often told tale. The imperial armies were soon hard pressed, no longer by guerrilla bands but by well equipped and veteran armies. Carlota went to Europe to enlist the aid of Napoleon and failing there, of the pope. While in the Vatican she became incurably insane. And on July 19, 1867 Maximilian of Hapsburg faced a Republican firing squad with honor and dignity, So died a man whose abilities were not the equal of his intentions, but who had learned to love Mexico.

THE WANDERING PRESIDENT

In 1863 the French army was advancing irresistibly on Mexico City. On May 31 Congress extended President Juárez's expiring term of office indefinitely "so that he might vigorously continue to prosecute the war" and adjourned. In his acceptance speech Juárez told the deputies to continue the struggle "beyond the confines of these precincts" and watched the flag lowered from the National Palace for the last time. That same day he abandoned the capital he could no longer defend and set out for San Luis Potosí in a black carriage that would be his "office" for the next four years. He was accompanied by the cabinet and a few die-hard Liberals who knew his tenacity in adversity, among them Lerdo de Tejada and Guillermo Prieto, an outstanding Newspaperman and writer who has left us priceless pungent and often amusing accounts of Mexico in the mid-nineteenth century.

During 1863 and 1864 Juárez and his skeleton government were constantly on the run, closely pursued by the French. But he never gave up and his black traveling coach became a familiar sight in the distant northern deserts where the French could not follow him.

This coach is also exhibited in the National Museum of History at Chapultepec, and is as grim and austere as the solitary wan who spent so many bitter hours in it, refusing always to give up and endlessly planning step by step his final victory.

Juárez celebrated the Independence Day ceremonies on the banks of the distant Nazas and continued his interminable journey, crossing the deserts of Coahuila and Chihuahua where only cactus and mezquite grow. But with him in that black coach went the independence of Mexico.

Since he had no armies capable of facing the well-provisioned and armed French Juárez decreed a war of guerrillas until his fortunes improved. Ambushes and night attacks, hitting hard and withdrawing rapidly, were the order of the day. And by fighting the French the Mexicans learned much from them about making war.

These guerrillas were hardy mestizos of mixed Spanish and Indian blood with the fire of the Spaniard and the patience of the Indian. They were known as "chinacos" and they became invincible.

At a certain village in Chihuahua the inhabitants sought to unhitch the mules from the coach and draw it themselves but Juárez refused their petition as well meant but unworthy of free men. The mules, incidentally, were named "Venus" and "Canaria".

And after four years of iron resolution and strict discipline Juárez returned to Mexico City, in an open carriage accompanied by three of his ministers, There were a few speeches and then Juárez and his close followers entered the National Palace followed by the city council and the military and civil authorities. The coach in which he had been riding had been deluged with flowers tossed by the enthusiastic bystanders along the way.

Juárez was an outstanding husband and father as well as being a shrewd and consumate politician. His impassivity in the face of prolonged adversity is unmatched in Mexican history.

RAILROADS

Mexico was one of the first countries to grasp the importance of the iron horse as a medium of transport and communication. The first concession to build a railroad in 1837 ended in failure. A few years later during the turbulent years of Santa Anna's rule a second attempt at the Veracruz-Mexico City railroad was begun. The first complete railroad was the one ran from downtown Mexico City to the nearby Shrine of Guadalupe. It was inaugurated by Ignacio Comonfort in 1857. As a courtesy to lady passengers who dared to board the mechanical monster speed was reduced so that the trip toook twenty minutes. On the return trip the empty train could cover the distance in ten minutes.

En 1857 Don Manuel Escandón obtained a concession to build a railroad

from Veracruz to the Pacific. Eventually the Veracruz-Mexico City division was completed with mixed Mexican and British capital. Even Queen Victoria was a stockholder, having been presented with a single share by the board of directors. The engineers who laid out and built the right of way under William Cross Buchanan as chief engineer were likewise both British and Mexican. One of the most breathtaking stretches was the ascent through the Maltrata mountains which called for engineering skill of the highest order. Another difficult and inspiring feature of the route was the curved steel bridge over the Metlac gorge, filled with the most exuberant tropical vegetation. In 1869 President Juárez inaugurated the Mexico City-Puebla division. These were the beginnings of the famed Mexican Railway (Ferrocarril Mexicano).

A railroad schedule printed in 1890 reveals that by that date Mexico had built a very respectable network of rail lines once the passage through the Veracruz mountains had been achieved. In addition to the Veracruz line there were north and south trunk lines to Nuevo Lared, to Eagle Pass, and to Ciudad Juárez. There was a terrible wreck on the Interoceanic Railway when a bridge at Esconce collapsed killing many persons. Even distant Yucatan had its own railroad system and in Sinaloa the famous train from running Culiacan to Altata locally known as the "Tacuarinero" is still in service. There was also a 422 kilometer line running south from Nogales on the border to Gauymas by way of Hermosillo.

The Revolution of 1910 was one of the very first conflicts in which railroads played an indispensable role. In those days the railroads provided the only reliable means of communication and movement over the immense distances of northern Mexico. Even short and partly complete stretches of track were called into use.

The winds of change blowing down from the north unseated Porfirio Díaz, the dictator who had first grasped the importance of railroads in knitting the country together and had initiated and maintained with his support the vast construction program that had built them. Now those same rails bore tough northern horsemen down on Mexico City to destroy his rule and his political party.

On May 31, 1910 Porfirio Díaz with his family and retainers departed from Mexico City in his three car private train. A few days later he sailed from Veracruz for Europe on the *S.S. Ipiranga*, never to return.

During the Revolution people in Mexico became accustomed to the sight of heavily laden troop trains filled with revolutionaries in big hats and festooned with heavy cartridge belts followed by their women camp followers, for revolutionary armies possessed no commissaries. These "soldaderas", as they were called, had to forage food for their men as best they could. Uncomplainingly they followed the armies, bearing their children in open country and burdened down with cooking pans, blankets, and other indispensable domestic wares. Much has been written in their praise but there will never be enough words to do their heroic and patient endurance. They made the Revolution possible.

But the railways could be attacked. Trains and bridges were blown up to restrict the mobility of enemy armies.

General (later President) Alvaro Obregón escaped a probable Mexico City firing squad by fleeing on a freight train disguised as a brakeman, thanks to friendly engineer, Margarito Ramírez. Obregón did not forget and Ramírez eventually became Chief of Military Trains and still later governor of the State of Jalisco.

Obregón's former friend and boss, Venustiano Carranza, when he saw that the game had gone against him evacuated Mexico City on the presidential train accompanied by a few loyal troops in an attempt to reach Veracruz as he had done once before. But Obregón's sympathizers so harrassed the train by sniping and tearing up tracks that he was forced to abandon it and choose another route through wild mountain country where he was killed one rainy night by troops commanded by Rodolfo Herrero, while sleeping in a miserable hut with a saddle for a pillow.

Earlier, Pancho Villa, "The Centaur of the North" and Emiliano Zapata, the standard bearer of the South had joined forces and their men temporarily occupied Mexico City where their big hats, crossed cartridge belts and eccentric habit of shooting off their guns in the air whenever they felt happy bemused the solid citizens. Both forces had advanced on Mexico City by rail and their triumphal entrance into Mexico City has been described as "a picturesque event" in a masterpiece of understatement.

A few years later Pancho Villa and Zapata had both been killed by treachery just like Madero, and Obregón would soon follow. The good and the bad alike fell in the struggle for power.

But throughout the Twenties and the Religious Persecution there continued to be revolts and trains were frequently blown up or robbed. In one notorious attack on a train at La Barca, Jalisco more than two hundred passengers and members of the military escort were killed.

Today more efficient Diesel locomotives have replaced the puffing, chugging steam engines of those days but the railroads continue to serve modern Mexico.

AERONAUTS

Aerial transport, which has shrunk our world and so revolutionized our living habits, played no part in the life of colonial days and the nineteenth century except to delight millons of Mexican children (and grownups, too) with the astonishing spectacle of balloon ascensions However, everything must begin on a modest scale. Don Joaquín de la Cantolla y Rico and his famous ballon have won themselves a secure place in Mexican historical folklore. Later in the twentieth century when men began to fly in earnest in heavier than air machines several fearless Mexican pilots flying in frail aircraft gave their lives to the conquest of the airways. Francisco Sarabia who flew nonstop from Mexico City to Washington D.C. but crashed on the takeoff of his return flight is perhaps the most famous of these hardy birdmen.

In the late eighteenth century there were balloon enthusiasts who wished to emulate the successes of the Montgolfier brothers in France. But having been warned by the **Gaceta de Mexico** that the rarified air of Mexico City would demand the use of oversize balloons with unpredictable results, the earliest experiments were made in Veracruz. The first attempt, in 1784, was a failure but in the following year Don Antonio María Fernández sent off a balloon from the patio of his house that landed on the beach a mile away.

Two or three years earlier Viceroy Galvez and his consort had observed the ascent of a hot air balloon from one of the patios fo the Viceregal Palace which flaunted a banner that read "VIVAN S.S.E.E." (Long Live Your Excellencies) and came to earth at the hill of El Peñón which happens to be on the edge of the present day airport.

Kites, those forerunners of balloons, were used in Mexico to mock General Santa Anna when he was besieged in Veracruz. They were made of paper printed with insults and caricatures against the eternal dictator and flown whenever the wind was right.

The first manned balloon ascension was made in Mexico City in 1835. The passenger was "Mr." Guillermo Eugenio Robertson who soared off into

space after affectionately saying goodbye to friends and prominent persons who had attended the event. The balloon rose majestically out of sight and several hours later came to earth near Chalma in the State of Mexico. Mr. Robertson was deservedly accorded a hero's welcome on his return to the city. It was the beginning of aerial passenger transport in Mexico.

The first Mexican aeronaut was Benito León Acosta who made a similar ascension in 1842. A second ascension was dedicated to "the fair sex" and had the added attraction that at a certain height over the field León Acosta tossed out an animal (no one remembered to record what kind) in a parachute in order to test this safety device.

The most popular of all tha aeronauts was the daring and picturesque Don Joaquín de la Cantolla y Rico who made his first ascension in 1867. With his famous balloon **Vulcano** he made several spectacular flights in his old age for the centennial celebration in 1910. He was a true amateur for whom ballooning was a sport, not a business, and who engaged in it for the sheer pleasure on enjoyong the absolute stillness of the upper air and the panoramic views of the land below him.

But balloons were for the nineteenth century. The twentieth brought something else, the motor driven airplane. Alberto Braniff, an enthusiastic Mexican sportsman flying a French plane, managed to stay airborne almost twenty minutes at an altitude of sixty meters. Two years earlier the Lebrija brothers, Miguel and Rafael, had made the first powered flights in Mexico.

In 1915 the Mexican National Air Force was created by President Venustiano Carranza. Two Mexican experts were sent abroad to acquire the necessary technical training and on their return they established a machine shop where planes could be built and repaired. This shop developed with time into the Military School of Aviation.

AUTOMOBILES

It seems that the Chinese invented everything! The first self-powered land vehicle was a contraption about two feet high designed and built by a French Jesuit, Ferdinand Verbist, who died in 1687. Verbist was an astronomer in the service of the Emperor of China between 1665 and 1680. In searching through ancient Chinese archives he came across some writings of te Chou Dynasty (circa 800 A.D.) with instructions for the manufacture of "fire wagons". With them as a guide he produced the scale model mentioned above. In 1765 another Frenchman, Nicholas Joseph Cugnot, who was a captain of artillery, invented a fantastic three wheeled steam driven monster. In the eighteenth century steam was ushering in the Industrial Age and Cugnot is generally accepted as the father of automotive vehicles. The French government at first encouraged Cugnot in his projects but an unfortunate accident that knocked down a wall when he was giving a demonstration, coupled with an economic recession caused the officials to withdraw their support and during the French Revolution Cugnot and his machines were forgotten. He died in obscurity in Brussels in 1804.

During the first decade of the twentieth century tranportation in Mexico City was still based on a number of obsolete of systems which would soon be displaced by the automobile which almost from day to day was being improved in power, comfort and reliability as well as speed.

Barges still plied the canals, bringing fruits, vegetables and flowers from the chinampas at Xochimilco. Street cars, both electric and mule drawn, still plied the streets which were also thronged with carriages of all sorts, chugging automobiles, and even bicycles. There were no traffic policeman and everybody rode or drove pretty much as he wished. And automobile racing sponsored by publicity hungry automobile manufacturers, was as popular as horse racing.

Not all favored the new-fangled automobiles. Don Porfirio Díaz preferred for state occasions an open carriage drawn by a matched pair of fine horses. And the Sunday promenade along Paseo de la Reforma and in Chapultepec Park was an obligatory parade for the rich and powerful and for society in general where one could see and be seen and admire both luxurious carriages and the most modern and expensive automobiles, blending the old with the new. Often these cars were decorated with flowers as floats for special occasions.

The tale is told that on one occasion Don Ignacio de la Torre, Don Porfirio's son-in-law, wrecked his expensive car coming home from a party. Don Porfirio sent for him and in his gruff voice growled, "Nacho, cars are meant to run on gasoline, not on alcohol".

By 1908 Don Porfirio had purchsed a Packard and his successor, Francisco I. Madero, used to drive around in an American automobile built by Thomas Thights while his wife had her own handsome Benz with her monogram on the doors.

In those days the finest car built in America was the Dusenberg. The first models seen in Mexico were bought by the Gargollo and Redo families. Don Diego Redo, governor of Sinaloa during the Porfirio Díaz dictatorship, had a Panhard Levassor. This luxurious car with its cane upholstery, non-skid tires, and fog lights, is exhibited in the Churubusco Museum.

The car used by Venustiano Carranza, with his initials on the doors, is likewise in the Churubusco Museum.

Don Alberto Lenz, the owner of a prosperous paper mill, imported a Decauville in 1904. The Decauvilles were built between 1897 and 1907 and they cost six thousand dollars in gold c.i.f. New York. This car had a top speed of 103 miles per hour. This particular model is still conserved as a showpiece by Ing. Alberto H. Lenz, a grandson of the original owner.

Automobiles and the society that is today based on them have come a long way from those placid days of the turn of the century. Today we drive around at speeds that would have been unthinkable in those times, so recent and yet so far away from our modern ways of thinking. And our time has added jet airplanes and new kinds of motors, such as the Wankel. Today the motor car is our greatest transportation blessing and at the same time our nemesis. Whether it will strangle us in its fumes or we will learn how to tame the beast is one of the pressing problems of our time.

AVIATION

AEROMEXICO, PILLAR OF PROGRESS

On September 14, 1934 a Stimson de Luxe plane took off from Mexico City for Acapulco with a full load of five passengers. This was the modest beginning of what 45 years later would grow into one of the most efficient airlines in the world: Aeroméxico.

On July 28, 1959 President Adolfo López Mateos officially declared the growing airline a national asset.

Today Aeroméxico has 6,500 employees who are well paid and enjoy fringe benefits that enable them to efficiently discharge their duties as an important part of Mexico's thriving tourist industry. But let us return to those early days. By 1944 the Mexico City-Acapulco route was served by thirteen-passenger twin motor Boeing 247-D's. Other routes had been opened up connecting Mexico City with Nogales, Tepic, Mazatlán, Culiacán, Guasave, Los Mochis, Navojoa, Ciudad Obregón, Guaymas, and Hermosillo.

The growth of Aeronaves, as the line was then called, was further stimulated by the purchase and merging

into its system of Transportes Aéreos del Pacífico, Líneas Aéreas Jesús Sarabia, Taxis Aéreos Nacionales, Aeronaves de Michoacán, Taxis Aéreos de Oaxaca, Líneas Aéreas Mexicanas, and Aerovías Reforma wich diversified and greatly expanded its network. In 1957 the necessary shares owned by Pan-American Airways were purchased and Aeronaves was nationalized In that same year the company's first international route was opened with flights from Mexico City to New York by Bristol-Britannia turbojets. A few months later the company's Convair 340's, and Douglas DC-3's and DC-4's were replaced by four-motored Douglas DC-6's. In 1960 the jet age in Mexico was begun with the introduction of the first Douglas DC-8's. Four years later Aeroméxico, still known as Aeronaves de México, was operating a fleet of 28 planes of various types, mostly Bristol Britannias and Douglas DC-8's and DC-8/63's. In 1969 a very important step was taken with the purchase of DC-9/15's which made Aeronaves the first airline in Latin America to be 100% jet equipped. On September 7, 1971 the name of Aeronaves de México was changed to Aeroméxico which was celebrated by adding two giant DC-10 30's to its fleet. At that time it already had in operation ten DC-9/15's, seven DC-9/30's, and five DC-8/51's providing a total of 3000 seats to transport passengers over more than 84,000 kilometers of routes. The addition of the wide-bodied DC-10's made it possible to fly the company's international routes whit the most modern equipment available at the time.

Today Aeroméxico's modern air fleet makes 90,000 flights a year with an enviable record of safety, comfort and punctuality. Each flight is made possible by a veritable army of service personnel: highly trained meteorologists, communications experts, and ground crews who enjoy well-deserved respect on both national and international levels. Proof of this is seen in the fact that the United States government has licensed Aeroméxico to service and repair planes of American registry. Just what, we may ask, do the words safety, comfort and punctuality mean to Aeroméxico? Safety means maintenance and maintenance means keeping its planes in optimum flying conditions at all times. Maintenance can also be divided into preventive action and corrective action. Preventive action consists of knowledge and application of regulations issued by the competent aviation authorities, application of modifications recommended by the manufacturers of planes, and full communication between flight and ground crews. Corrective action consists in servicing planes when on the ground for scheduled stops of flights.

Far more exhaustive is major overhaul which consists in very thorough inspection and testing of fuselages, motors, instruments, and communications equipment. This is routinely performed after each specified period of flying time. Safety at Aeroméxico also means that the flight captains of the enormous jets are trained and familiar with procedures for choosing computer-recommended routes to avoid local storms or turbulence. Comfort at Aeroméxico means not only speed in traveling to Acapulco, Ciudad Juárez, Chihuahua, Culiacán, Chetumal, Cancún, Cozumel, Ixtapa-Zihuatanejo, Mérida, Oaxaca, Puerto Vallarta, and nineteen other Mexican cities as well as to Houston, Los Angeles, Miami, New York, Tucson, Bogotá, Caracas and Panamá and Madrid and Paris. It also means relaxing in comfortable seats, and enjoying excellent meals served in flight in pleasant surroundings.

Each month Aeroméxico provides on board its planes 22,000 hot meals, 21,000 hot breakfasts, 13,000 cold breakfasts, and 8,500 light lunches prepared by chefs with more that 15 years of experience.

The company also employs a force of 780 smiling stewards and stewardesses to provide in flight information and minor services regarding schedules and arrival times, information of prevailing weather at destinations, of traffic and reservations, express and freight services available, as well as providing instruction regarding certain safety measures as required by law. These flight attendents are equally prepared to serve cocktails or to provide emergency first aid to sick people if required. Punctuality at Aeroméxico means that in 1978 the company maintained a rate of 91.45% of scheduled flights that arrived and departed on time, which in international aviation circles permits a 15-minute tolerance which is not considered as unpunctuality. For all these reasons, as well as for the absolutely essential nature of the services it provides to the cities on its routes, Aeroméxico can fairly claim to well deserve its reputation as a pillar of air transportation in Mexico.

LE TRANSPORT DANS L'HISTOIRE DU MEXIQUE.

LES NAVIERES A L'EPOQUE DE LA CONQUETE

Le transport maritime joua un rôle de premier plan dans la conquête du Mexique. Ce sont des caravelles qui transportèrent des hommes blancs et barbus —le Quetzalcóatl si longtemps espéré— et qui firent leur apparition pour la première fois au large des côtes du Golf en 1517. Trois navires, ayant cent dix hommes à leur bord, tentèrent tout d'abord, sous le commandement de Fernandez de Cordoba, de conquérir ces terres nouvelles. Puis quelque temps plus tard une autre expédition de quatre navires, commandée par le très prudent Grijalva, débarqua sur le Rio Banderas à quelques kilomètres de ce qui n'allait pas tarder à être Vera Cruz. Mais Grijalva n'était pas l'homme que le destin avait choisi.

A la Havane un homme attendait: il s'appelait Hernan Cortés, le premier et le plus grand des Conquérants. Lorsqu'il vit que les premières expéditions s'étaient soldées par des échecs, il eut le pressentiment qu'il était le seul homme à pouvoir triompher. Sa vie amoureuse l'avait rendu indésirable à la Havane. En outre il s'y ennuyait à mourir et ne rèvait que de nouvelles aventures. Avec peu d'argent mais beaucoup d'enthousiasme, d'intelligence et d'habilité, il organisa sa propre expédition. On sait peu de choses sur les navires qui formèrent la flotte qu'il commanda. Il put compter sur l'expérience du pilote Antón de Alaminos, qui avait participé aux deux expéditions précédentes, et sur celle d'anciens marins de ces mêmes expéditions. Il faut rendre justice à ces hommes: Cortés leur doit une grande part de son succès.

Les navires qu'il avait réunis étaient en mauvais état et avaient grand besoin de réparations. On ne connait pas leur nombre exact. Certains chroniqueurs parlent de onze, d'autres de douze. On ne sait rien non plus sur leurs dimensions.

Après avoir longé les côtes de la péninsule du Yucatan la flotte arriva à Vera Cruz. Auparavant cependant s'étaient joints à Cortés Jeronimo de Aguilar et surtout la très exceptionnelle Dona Marina, interprète du conquérant, à qui elle donna un fils.

Le Vendredi Saint de l'année 1519 Hernan Cortés débarqua vêtu d'un habit de velours noir. Il eut sans aucun doute conscience de l'importance de ce moment car il demanda que soit dressé un autel pour célébrer une messe. Il reçut ensuite les présents que Moctezuma lui avait fait parvenir.

Moctezuma II, ce personnage tragique de notre histoire, savait déjà que des hommes blancs et barbus allaient arriver: il avait été prévenu par des présages et par ses espions. Ceux-ci lui avaient longuement décrits les navires, les canons et les monstres à quatre pattes. Un de ces monstres était la jument de Pedro de Alvarado.

Cortés était bien décidé: avec sa petite armée de cinq cent cinquante hommes et ses seize chevaux: il allait conquérir l'Empire de Moctezuma. Il se libéra des autorités et fonda la première ville du Mexique: La Villa Rica de Vera Cruz.

Il accomplit alors l'acte le plus audacieux de son existence: il fit disparaitre tous ses navires afin d'empêcher ses soldats de l'abandonner ou de se mutiner.

Les avis sont très partagés au sujet de cet évènement. Il est néanmoins évident qu'il ne brûla pas ses navires. Certains pensent qu'il les fit simplement démonter afin de pouvoir les faire reconstruire quand il le jugerait nécessaire.

C'est à cheval que Cortés continua son expédition. A Cempoala il ordonna que cessent les sacrifices humains. A Tlaxcala il s'allia avec les Tlaxcaltèques qui haissaient les Aztèques. A Cholula il ordonna une tuerie atroce: en moins de deux heures trois mille hommes furent massacrés. Puis il passa entre le Popocatepetl et l'Iztaccihutl, immenses et couverts de neige.

La route fut longue jusqu'à Tenochtitlan, la magnifique capitale de Moctezuma, qui apparut à Bernal Diaz comme "une ville enchantée, sortie d'un livre d'Amadis".

Les Espagnols empruntèrent l'avenue d'Ixtapalapa. Cortés avançait vers la ville à la tête de son armée, à bout de forces. Une foule de curieux se pressait autour des conquérants: c'était la première fois qu'ils voyaient des hommes blancs et des chevaux. Soudain au loin apparut une fantastique procession: Moctezuma II venait au devant de son destin. Ce fut la première confrontation entre l'Ancien et le Nouveau Monde.

Cortés ne tarda pas à se rendre compte que l'acceuil plutot favorable qui lui avait été réservé allait se retourner contre lui. Dans sa deuxième lettre à Charles Quint il expliquait qu'il était urgent de construire des navires car les habitants de Tenochtitlan pouvaient très facilement l'isoler, lui et ses hommes: il leur suffisait de détruire leurs ponts. Les quatre navires furent construits en cinq mois.

Au début de 1520, alors qu'il pensait en avoir terminé avec la conquête de l'Empire Aztèque la chance abandonna de nouveau Cortés. Moctezuma mourut. Le Conquérant savait qu'il venait de perdre un ami. Il fallait partir et vite.

Cortés donna l'ordre à ses hommes de sortir de la ville dans le plus grand silence. Ils avaient déjà parcouru une certaine distance lorsqu' une indienne les aperçut et donna l'alerte. Tout ne fut alors que cahos et confusion. Hommes et chevaux moururent en grand nombre, le trésor disparut et les navires furent brûlés.

Après une longue et douloureuse retraite Cortés se refugia à Tlaxcala bien décidé à revenir en vainqueur à Tenochtitlan. Il donna l'ordre de construire une nouvelle flotte. Il envoya des hommes chercher les restes des premiers navires à Vera Cruz.

Lorsque les douze bateaux furent terminés Cortés les fit naviguer sur le fleuve Zahuapan de Tlaxcala. Ce fut un succès. Il ordonna alors de les démenteler afin de pouvoir les transporter en un point stratégique du lac de Tenochtitlan.

On ne sait pas vraiment quel itinéraire suivit cette étrange procession formée d'hommes portant des navires dementelés et avançant lentement aux cris de 'Vive l'Empereur, Notre Seigneur", "Castille, Castille et Tlaxcala". Ils arrivèrent à Texcoco, base des opérations navales de Cortés.

Pendant ce temps Tenochtitlan se préparait à se défendre contre l'invasion espagnole qu'il savait proche. Un jeune et courageux neveu de Moctezuma avait été élu Empereur: il s'appelait Cuauhtemoc. Après une resistance qui dura quatre vingt treize jours, Tenochtitlan fut vaincue et avec elle disparut l'Empire Aztèque. La bataille fut si sanglante que les eaux du lac se teignirent de rouge.

DES TRACES DE PAS LAISSEES SUR LE CHEMIN

Il n'existe que des récits mythiques des premières grandes migrations des tribus qui habitèrent notre pays. Lorsque l'être humain erre et lutte pour survivre, il ne peut engendrer de véritable civilisation. Il faut jouir de calme et de séreinité, il faut avoir le temps de penser, pour être un individu civilisé et pour contrôler ses passions.

C'est à partir du moment où il abandonne les grottes qui l'ont protégé que l'homme commence à explorer le monde: il part à la recherche de terres plus fertiles, de moissons plus abondantes, de meilleurs pâturages, de lieux plus hospitaliers.

Dans l'histoire de notre pays les tribus d'émigrants arrivent toujours à

Tollan-Tula —centre historique de l'Empire Toltèque. C'est là qu'ils reçoivent les dons de la culture.

Les tribus nomades des "chichimèques", surnom péjoratif qui signifie "fils de chien", se transforment en peuplades d'agriculteurs, dépositaires d'une culture. Ce n'est qu'à partir de Tula que l'on peut tracer la carte des migrations des peuples nahuas.

La légende veut que les Aztèques, une de ces tribus venues du nord, du mythique AZTLAN, se soient installés dans la Vallée de l'Anahuac. Cette tribu était composée d'hommes et de femmes d'une trempe spéciale: guerriers courageux, ils possédaient une culture étonnante et abbreuvaient de sang humain leurs dieux cruels. Leurs moeurs n'en étaient pas moins si raffinées que les espagnols eux même en furent surpris. Ils choisirent de s'installer sur une île où leur apparut le "signe" que leur avait annoncé leur Dieu Huitzilopochtli: un aigle posé sur un "nopal" et dévorant un serpent. On estime que la fondation de Tenochtilan remonte à 1325.

Cependant avant d'atteindre leur "terre promise" les Aztèques durent errer pendant bien longtemps en proie à maintes vicissitudes. Ils marchèrent sans trêve, les femmes portant les plus jeunes enfants et les hommes ployant sous le poids de très lourds fardeaux. Ils ne disposaient d'aucun moyen de transport: mules, anes, chevaux, bètes de sommes étaient alors inconnus. Tout était transporté à "dos d'indien", expression commune de nos jours.

Par monts et par vaux ils avançaient donc, laissant seulement les traces de leurs pas dans la poussière des chemins. Ces traces de pas, nous les retrouvons dans les "codices" préhispaniques et dans ceux qui sont postérieurs à la Conquête. Elles sont très simplement représentées et indiquent toujours un mouvement. On les trouve par exemple dans la "Tira de la Peregrinación", tableau historique de l'exode aztèque exécuté à l'encre noire sur du papier "amate" (provenant de l'écorce de l'arbre du même nom).

L'usage de la roue était alors inconnu, mais cela ne limita pas les déplacements des tribus de notre continent ni la construction d'oeuvres remarquables. La main d'oeuvre abondante rendit possible l'édification des temples et des pyramides.

La vallée dans laquelle les aztèques avaient décidé de s'installer n'était cependant pas déserte. Des peuples y vivaient qu'ils durent dominer.

La population sans cesse croissante avait besoin de plus en plus de terre. Les Chaloques et les Xochimilques avaient réussi à créer des îles artificielles sur le grand lac que formait alors la Vallée de Mexico. L'origine de la technique qu'ils utilisèrent nous est inconnue. Ces îles ou "Chinampas" se couvrient de légumes, de maïs, de "chile", de fruits et de fleurs. Flottantes dans un premier temps, elles se fixèrent peu à peu. Leur production approvisionna durant des siècles les marchés de Tenochtitlan, de nos jours elle approvisionne encore ceux de la capitale de la Nouvelle Espagne: Mexico.

Le sol sur lequel devait s'édifier la Grande Tenochtitlan fut littéralement "fabriqué" par les Aztèques, qui prirent plus tard le nom de Mexiques pour obéir aux ordres de Huitzilopochtli.

Ils construisirent des terrepleins, réunirent les îles entre elles et augmentèrent ainsi la surface habitable. Ils édifièrent des digues pour protéger la ville. Peu à peu Tenochtitlan ne fut plus qu'une seule et immense île unie à la terre ferme par quatre grandes voies d'accès: celle d'Ixtapalapa qu'empruntèrent les conquérants pour pénétrer dans la ville, celle de Tacuba ou de Tlacopan "par laquelle nous *nous* sommes enfuis la nuit de notre grande défaite" pour reprendre les mots de Bernal Diaz, celle de Tepeyac et celle de l'embarcadère.

Vue du ciel Tenochtitlan devait offrir le spectacle d'une grande île verdoyante, sillonnée par quelques rues seulement et par de multiples canaux. Dans cette immense vallée le commerce se réalisait essentiellement par voie d'eau. D'innombrables canoës de toutes tailles (selon certains auteurs il y en aurait eu près de cinquante mille) parcouraient lacs et canaux et transportaient leurs marchandises jusqu'au très riche "tiangui" (marché) de Tlatelolco.

Au Musée National d'Anthropologie on peut admirer une de ces embarcations.

Ces canoës étaient taillés d'une seule pièce dans d'épais troncs d'arbres. Leur forme allongée leur permettait d'avancer rapidement et silencieusement. Certains d'entre eux pouvaient transporter jusqu'à soixante personnes.

Dans les grandes avenues circulaient des milliers de passants. Il ne faut pas oublier que Tenochtitlan, à l'époque de la conquête, était une des villes les plus peuplées du monde. On y voyait des trafiquants, des commerçants et des "tamenes" (porteurs).

On se préparait à être porteur dès l'enfance. Les employeurs des "tamenes" devaient respecter des normes très strictes quant au poids transporté et à la distance parcourue par leurs porteurs.

Les hommes, qui à cette époque, firent les plus longs voyages furent sans aucun doute les "potchecas".

Les "potchecas" étaient des commerçants qui transportaient des marchandises au delà des frontières de l'Empire Aztèque. Riches et respectés, ils étaient en très bons termes avec leur souverain qu'ils approvisionnaient en produits de luxe. Ces hommes, qui servirent souvent de "cinquième colonne" aux Aztèques, s'adonnèrent surtout au commerce des esclaves.

Lorsqu'un Potcheca mourait, on ne l'enterrait pas, on déposait son corps au sommet d'une montagne" pour qu'il aille au ciel où se trouve le soleil".

Des relations commerciales très importantes s'établirent entre les Aztèques et les Mayas. Ces deux peuples échangèrent esentiellement des articles de luxe et des matières premières.

Les transactions avaient lieu dans les ports: dans la région du Golf, au sud de l'Empire Aztèque et au delà du Yucatan. La monnaie d'échange était le cacao.

Les chemins publics étaient bien entretenus, surtout après la saison des pluies. Dans les montagnes et dans les régions isolées des refuges étaient prévus pour acceuillir les voyageurs.

Des ponts traversaient les fleuves. Un très petit nombre d'entre eux étaient construits en pierre, la majorité était en bois ou était formé d'une sorte de filet très épais et très solide dont chaque extremité était attachée aux arbres de la rive. Ce système est encore utilisé actuellement.

Les chemins préhispaniques les plus intéressants, et dont le tracé subsiste encore de nos jours, sont les "sacbé" ou chemins blancs mayas qui sillonnent toute la péninsule du Yucatan, traversent les Chiapas et arrivent jusqu'au Honduras. Ces routes étaient aussi importantes pour les échanges commerciaux que pour la vie religieuse de ces peuples.

Un très grand nombre de "sentiers blancs" restent encore à découvrir au sein des inextriquables forêts yucatèques, dans celles des Chiapas, ou du Petén.

Le système de communication entre les grands centres mayas était absoluement remarquable. Des centaines de mayas circulaient sur ces routes. Ils se déplaçaient généralement à pied, mais il n'était pas rare de voir un important personnage porté par ses esclaves. Un très beau vase maya, qui se trouve malheureusement dans un musée étranger, nous montre précisément un grand seigneur voyageant dans un hamac, porté par des esclaves. Ce vase est de toute beauté et permet de comprendre pourquoi l'on surnomme les mayas, grecs de l'Amérique.

Tous les systèmes de transport que nous venons d'évoquer prou-

vent que l'homme s'est sans cesse efforcé de se déplacer le plus rapidement et le plus confortablement possible. Pour ce faire il a toujours su utiliser son imagination et son esprit inventif.

LES CHEVAUX

"Et les indiens crurent que le cheval et le cavalier étaient une seule et meme personne. C'était la premiere fois qu'ils voyaient des chevaux..." écrit Bernal Diaz.

Les chevaux qui existaient en Amérique, il y a des milliers d'années, étaient des betes de petite taille (de cinquante centimètres de haut seulement). Ils avaient déjà disparu lorsque l'homme fit son apparition en Amérique. Les mamouths, eux, avaient subsisté. Les premiers habitants de notre pays les chassèrent et s'en nourrirent.

Cortés, avec l'habileté qui le caractérisait, se rendit immédiatement compte de ce qu'un cheval representait pour l'indigène: un monstre qui ressemblait à un cerf, mi-homme, mi-animal. Il comprit aussi très vite le parti qu'il pouvait en tirer pour conquérir ces terres nouvelles. Paradoxalement quelques années plus tard, dans ce qui devait devenir la Nouvelle Espagne le mexicain et son cheval devinrent inséparables.

Lorsqu'il arriva à Vera Cruz Cortés ordonna donc à Pedro de Alvarado de faire cavaler sa belle jument alezane sur la plage, devant les caciques de cette région. Ces derniers prévinrent immédiatement Moctezuma.

Le cheval du Conquérant mourut précisément à Vera Cruz et il dut acheter à prix d'or celui d'Alonso Hernández de Portocarrero. La jument de Juan Velázquez de León s'appelait La Rabona. Cristobal de Olid possédait un cheval exceptionnel. Celui de Francisco de Montejo n'aimait pas la guerre. La jument de Ordaz ne courait pas vite tandis que le cheval de Lares était un véritable cheval de course. Le meilleur de tous fut el Arriero. Il appartenait à Bartolomé Garcia.

La prolifération des chevaux et du bétail fut si rapide qu'en 1529 chaque éleveur dut marquer ses betes au fer rouge. La marquê devait être déposée dans les bureaux de l'Ayuntamiento.

Lorsque don Antonio de Mendoza laissa le Vice Règne à Don Luis de Velasco les pâturages de la Vallée de Mexico étaient déjà insuffisants. Il fut donc nécessaire d'aller jusque dans la Vallée de Toluca.

Durant toute l'époque coloniale le cheval fut pour l'homme le plus utile de tous les moyens de transports. Le Père Ajofrin raconte avec humour son voyage dans la Nouvelle Espagne du XVIIIème siècle. Le luxe avec lequel on voyageait à cette époque l'étonna: un gentilhomme qui voulait parcourir cinquante lieues devait nécessairement être suivi de soixante mules qui transportaient malles, bagages, draps etc...

Thomas Gage, un prêtre dominicain qui se convertit au protestantisme, fut impressionné par la magnificence du Mexique Baroque du XVIIème siècle. Il affirma que la ville de Mexico était célèbre pour quatre raisons: la beauté des femmes, les chevaux, la splendeur des costumes et des carrosses.

Le cheval fut également utilisé au cours de l'évangélisation de la Nouvelle Espagne. Eusebio Kino, le missionnaire cavalier, parcourut toutes les terres du Nord à cheval, il créa et organisa des missions. Ses écrits nous donnent des précisions importantes sur la géographie, la langues, les religions et les moeurs de la Basse Californie, de Sonora et de l'Arizona.

Les indigènes croyaient que les hommes et les chevaux n'étaient qu'une seule et même personne. De nos jours on pourrait encore dire la même chose: à la campagne, il est impossible de concevoir un véritable mexicain sans son cheval, cet animal est son bien le plus cher. Homme et cheval de nouveau ne font qu'un.

CHARRETTES ET ROUTES

Cortés avait compris la nécessité d'ouvrir des routes au fur et à mesure qu'il conquérait des terres. En 1522 il ordonna à Alvaro Lopez d'ouvrir un chemin entre Veracruz et Mexico. Au cours de son voyage à las Hibueras il créa des voies de communications dans cette région et particulièrement entre les deux océans et l'Isthme. En 1523 il ordonna l'ouverture d'une route entre Mexico et Tampico, port où se construisit le premier quai de la Nouvelle Espagne.

Le Vice Roi Mendoza prêta une attention particulière à la conservation des routes qui existaient déjà. Il en fit construire d'autres en direction de Oaxaca, Acapulco, Michoacan et Taxco.

Au XVIIème siècle le Mexique disposait déjà d'un important réseau routier qui comprenait des chemins de terre et d'amples chemins royaux qu'empruntaient les voiteures, les cavaliers, les litières et les interminables files de mules.

Peu à peu une foule de voyageurs commencèrent à arriver au Mexique. Grand nombre d'entre eux nous léguèrent des chroniques passionnantes. Leurs réactions varient devant la beauté, les moeurs et les contrastes qui font le charme de ce pays qui ne laisse personne indifférent.

A l'époque coloniale les principales artères de communication entre la capitale de la Nouvelle Espagne et les villes de province les plus importantes étaient connues sous le nom de "voies royales". Il y avait aussi des routes de moindre importance: les transversales et les chemins vicinaux. Ces chemins étaient couverts de poussière à certaines époques de l'année et presqu'impraticables pendant la saison des pluies.

Les voyages des Vice Rois étaient soumis à des règles minutieuses, élaborées par la Couronne: il fallait que soit reconnue et respectée l'autorité du représentant du roi et il fallait aussi limiter le luxe de son équipage afin d'éviter les excès.

En 1531 Sebastián de Aparicio transforma le chemin qui allait de Mexico à Veracruz en une véritable route. Il fut à l'origine de l'utilisation commerciale de la charrette tirée par des boeufs. Celles-ci voyagèrent jusqu'à Queretaro et Zacatecas. Aparicio fut un homme simple et bon. A la mort de sa deuxièmeépouse il entra dans les ordres. Il avait alors soixante ans. Il mourut en 1600. On le canonisa en 1789. Dès lors on le considère comme le Saint Patron des conducteurs.

Des lois très strictes réglementaient la circulation des charrettes et le traitement que devaient recevoir les voyageurs et les charretiers dans les auberges qui se trouvaient tout au long des routes.

Les Lois Indiennes sont un modèle de justice, elles protégeaient aussi bien les indiens que les espagnols. Les hôteliers du XXème siècle feraient bien de s'en inspirer.

CARROSSES ET HARNAIS

On dit que "les peuples heureux n'ont pas d'histoire". Un éminent historien mexicain ajoutait avec l'humour qui le caractérisait: "Oui, mais comme ils s'ennuient."

Nous ignorons si le Mexique Colonial s'ennuyait, mais nous pensons que les arrivées et les départs des Vice Rois, les fêtes religieuses et profanes, l'évidente richese du pays offraient à la Nouvelle Espagne bien des raisons de vivre agréablement. Peu de faits importants troublaient la paix de ce pays. Seule une rebellion indienne provoqua l'incendie du Palais à la fin du XVIIème siècle.

On a beaucoup écrit, et il reste encore beaucoup à ecrire, sur "la petite histoire", c'est à dire sur les traditions, les légendes, les coutumes et

la vie de ce pays aux ressources culturelles inépuisables.

Nous savons que l'on vivait très luxueusement dans la capitale de la Nouvelle Espagne: un des luxes de cette époque était les carrosses et les chevaux.

Thomas Gage raconte que la moitié des habitants de Mexico possédait un carrosse et que les voitures de l'aristocratie étaient bien plus luxueuses que celles de la Cour d'Espagne, avec leurs ornements d'or, d'argent, de pierres précieuses et de soie de Chine.

Certains documents légués par le Vice Roi don Antonio de Mendoza, qui datent de 1549, prouvent que Gage avait raison de s'étonner. La décoration d'un carrosse ou la confection des ornements destinés aux chevaux ne s'improvisaient pas. Les artisans devaient suivre certains modèles, s'ils ne travaillaient pas selon les règles de l'art, il leur fallait détruire ce qu'ils avaient fait et recommencer.

Les exigences des Vice Rois dans ce domaine étaient très précises. C'est grâce à cela que naquit et se développa au Mexique un magnifique artisanat. Les étriers de fer qu'utilisèrent Cortés et les autres conquérants étaient d'origine arabe. Ils mesuraient environ quarante cinq centimètres de haut et trente de large. Ils étaient décorés et incrustés d'or. Peu à peu ils se simplifièrent et en arrivèrent à avoir la forme qu'ils ont encore de nos jours.

Les étriers, les rennes et les harnais étaient fabriqués dans différentes villes de la Nouvelle Espagne, en particulier à Amozoc.

Comme nous l'avons souligné précédemment l'intérêt pour les chevaux se fit très vite sentir au Mexique. Le Vice Roi don Luis de Velasco montait admirablement à cheval. Martin Cortés, dans son testament, légua à son fils "un harnais d'or et d'argent, qui se trouvait dans sa chambre". Tous les mexicains disposaient chez eux d'une pièce spéciale où ils rangeaient leurs selles et leurs harnais. De nos jours cela existe encore dans les grandes fermes.

Durant un certain temps on prit l'habitude de couper le nerf d'une patte de certains chevaux pour qu'ils boitent et pour qu'ils n'utilisent que trois pattes pour courir. On prétendait que "le bruit de cet étrange galop était admirable." L'espagnol du mexique dispose d'un terme spécial pour désigner le galop d'un cheval courant sur un terrain non pierreux: il s'agit du "sochigalope".

Au milieu du XVIème il y avait tant de magnifiques carrosses que Felipe II considérant que la cavalerie était en perte de vitesse, interdit l'utilisation et la circulation des voitures aux "Indes". Ce décret date de 1577. L'interdiction passa complètement inaperçue. Fut-elle de courte durée ou ostensiblement ignorée par les habitants de la Nouvelles Espagne? On ne le saura jamais.

Il est fort possible que les carrosses particuliers de la Nouvelle Espagne aient été plus luxueux que ceux des Vice Rois, durant le règne de la Maison d'Autriche en Espagne. Les Habsbourg étaient austères jusque dans leur façon de s'habiller. Mais, en 1700, lorsque que Felipe V, le premier Bourbon à régner en Espagne, monta sur le trône, les coutumes changèrent en Espagne, et par voie de conséquence dans la Nouvelle Espagne: les Vice Rois à leur tour purent avoir de luxueux carrosses dorés tirés par plus de quatre chevaux.

Don Domingo de Valcárcel, un riche créole et le Comte de Regla possédaient des carrosses de toute beauté couverts d'or et de velours. Ces voitures étaient indubitablement construites au Mexique.

Le Comte de Revillagigedo fit sensation en 1789 lorsqu'il étrenna son carrosse anglais.

Au XVIIème et au XVIIIème siècles, carrosses, chaises à porteur, voitures et équipages en tout genre étaient entretenus et conduits par des valets, cochers, palefreniers et postillons vêtus de livrées plus ou moins luxueuses. Les plus belles furent celles des Comtes de Santiago Calimaya et de la Cortina.

Nous pouvons avoir une idée du luxe de ces carrosses en allant à Calimaya. Dans la chapelle ouverte du couvent franciscain de cette ville on peut admirer le carrosse que les Comtes de Santiago Calimaya offrirent à ce couvet au XVIIIème siècle. Il est en mauvais état mais conserve de merveilleux vestiges de sa splendeur passée.

Les promenades des habitants de la capitale de la Nouvelle Espagne étaient un véritable spectacle: les riches rivalisaient en luxe et en morgue tandis que les gens du peuple passaient d'agréables moments sur les barques fleuries qui parcouraient les canaux de Santa Anita, Ixtacalco, et Xochimilco. Le soir les embarcations revenaient à Mexico et leurs passagers chantaient et dansaient au rythme des instruments de musique.

Au temps du Vice Roi Alburquerque on construisit une barque spéciale pour que la Vice Reine puisse, elle aussi, se promener sur le canal de la Viga. La barque était toute dorée et couverte de mille fleurs aux parfums exquis.

Au musée de Churubusco on peut également admirer trois ravissants carrosses qui étaient destinés à un usage très particulier: on y transportait les Saintes Huiles pour les malades et le Saint Sacrement lors des processions. L'un d'entre eux, le plus élégant, date du XVIIIème siècle et présente des décorations neo-classiques gravées sur bois et couvertes d'or. Un des deux autres est également orné de motifs ecclésiastiques: la tiare pontificale et le chapeau de Cardinal. On pense que les trois voitures furent construites près de Toluca. On trouve aussi dans ce musée des litières qui servaient aux malades. L'une d'entre elles est décorée par un motif représentant l'Aigle Impériale d'Iturbide.

A Corsham Court, Lord Methuen possède un magnifique tableau de Villalpando représentant la Plaza Mayor. Cette peinture, qui date de la fin du XVIIème siècle, met en valeur la beauté de cette place et nous donne un idée de ce que pouvait etrê la circulation au coeur même de la ville. A droite du tableau apparaissent de très luxueux carrosses et de magnifiques chevaux. La variété des moyens de transport ne peut qu'attier notre attention. Les voitures diffèrent les unes des autres par leurs formes, leurs tailles et leurs décorations. A droite, toujours, nous pouvons voir les barques, autre moyen de transport important à cette époque. Elles naviguent sur le Canal qu'enjambent de multiples ponts.

LE MEXIQUE AU TEMPS DE L'INDEPENDANCE

Le "grito" de Dolorès (le cri de Dolores) ébranla toute la Nouvelle Espagne: c'était le cri d'un pays qui voulait son indépendance.

A deux heures du matin, le 16 Septembre 1810, le curé de la paroisse de Dolorès, Don Miguel Hidalgo y Costilla prit une grave résolution: "Messieurs nous sommes perdus, il ne nous reste plus qu'à nous battre contre les Espagnols" dit-il à Aldama et Allende qui étaient venus lui annoncer que leur complot avait été découvert. Il se rendit à l'église et fit sonner toutes les cloches. Ce furent les premiers pas vers l'indépendance.

Dans tous les villages les paroles d'Hidalgo furent écoutées avec tant d'enthousiasme que des centaines d'hommes armés de "machetes", de bâtons, de tout ce qui leur tombait sous la main, ne tardèrent pas à former un immense bataillon. La cavalerie n'avait pas non plus fière allure. C'était une horde de paysans qui montaient de maigres chevaux. Ces cavaliers ne disposaient que de quelques lances. A la tête de cette étrange armée se trou-

vaient Hidalgo, Allende et Aldama qui portaient fièrement leur étendard: la reproduction d'un tableau qui représentait Notre Dame de la Guadalupe.

A chaque étape la troupe s'aggrandissait. La prise de Valladolid augmenta considérablement les forces des rebelles. Le 17 Novembre sept mille hommes à cheval et 240 hommes de l'infanterie quittèrent Valladolid et marchèrent sur la Capitale de la Nouvelle Espagne.

A Aculco Hidalgo essuya sa première défaite. Il décida donc de se diriger vers Guadalajara. Dans cette ville nombreux étaient ceux qui s'étaient ralliés à sa cause: cent mille hommes et vingt mille cavaliers l'attendaient, il disposa également de cinq canons. Les cavaliers montaient les petits chevaux fougueux de la région.

Sur le pont de Calderon cette étrange armée se battit courageusement mais fut vaincue.

A Acatita de Baján la voiture où voyageaient Hidalgo et Allende fut arrêtée par les forces royales. Mais rien, cependant, ne put freiner cet immense mouvement de libération, rien ne put s'opposer à cette aspiration profonde: la soif de liberté individuelle.

Un autre évènement émut profondément le Mexique Indépendant: ce fut l'entrée à Mexico d'Iturbide marchant à la tête de son armée.

Iturbide, qui très vite allait se faire couronner Empereur, mais dont l'Empire ne dura pas plus d'un an, montait un cheval noir de toute beauté. Il était simplement vêtu d'une casaque noire et d'un pantalon blanc. D'une main il tenait les rennes de son cheval de l'autre son tricorne aux galons d'or qu'il agitait pour saluer la foule.

Derrière lui venaient ceux qui l'avait appuyé, entre autres Vicente Guerrero, puis suivaient la cavalerie et l'infanterie. On raconte qu'Iturbide fit faire un détour au cortège officiel pour passer sous les fenêtres de la belle Güera Rodriguez qui avait brisé tant de coeurs et qui avait participé avec lui au complot de la Profesa.

Ces évènements et bien d'autres encore furent autant d'épreuves qui ébranlèrent et consolidèrent à la fois ce jeune pays libre.

La situation générale était cahotique. Les activités artistiques étaient réduites, les routes en très mauvais état. Voyager, à cette époque, était un véritable supplice. Les incidents mécaniques étaient fréquents, les voitures s'embourbaient. Des hordes de bandits guettaient les voyageurs.

Les caravanes qui transportaient l'or et l'argent étaient systématiquement prises d'assaut. Dans la région de la Sierra Madre Occidental, entre les provinces de Sinaloa et de Durango, on raconte encore les aventures des Laureanos, version exotique de Robin des Bois. Ces hommes pillaient les caravanes qui transportaient l'or de Panuco et distribuaient leur butin aux pauvres.

La littérature mexicaine offre de multiples descriptions d'attaques de diligences. Les aventures des embarcations qui naviguaient sur les lacs et les canaux inspirèrent également de nombreux auteurs.

Dans le Mexique Colonial le Vice Roi Revillagigedo avait autorisé la création d'une entrepeise de "voitures de location". Celle-ci commença à fonctionner en 1525 et son siège se trouvait dans la rue Mesones.

Claudio Linati (1828) peint et raconte un voyage en litière entre Veracruz et Jalapa. La route était presque impraticable à cause des sables mouvants et de la chaleur torride. Seules les mules pouvaient y passer et on ne pouvait voyager que durant certaines heures de l'aube. Le prix de ce voyage était de cinquante pesos.

Linati nous raconte également les dangers des voyages en voitures. Ces dernières ne pouvaient éviter les trous profonds des routes et les passagers étaient horriblement secoués. Ils risquaient en outre d'être écrasés par les énormes rochers qui se détachaient de la montagne pendant la saison des pluies.

Le trajet Mexico Veracruz coûtait deux cent cinquante pesos.

On préférait généralement les mules aux chevaux pour tirer les lourdes voitures qui transportaient les courageux passagers. Linati explique que les cochers des familles nobles étaient vêtus d'élégants uniformes mais que seule la botte qui se voyait de l'extérieur était de cuir fin. Celle qui était cachée était tout à fait ordinaire. Les gens riches de l'époque considérait qu'une belle paire de bottes était un luxe superflu.

LES DILIGENSES

La première ligne de diligence entre Mexico et Veracruz fut créée par trois américains, en 1830. Le voyageur français Mathieu de Fossey affirme cependant que c'est un de ses compatriotes dénommé Faure qui organisa ce moyen de transport.

En réalité c'est à Manuel Escandón, un homme exceptionnel, que l'on doit l'organisation définitive de cette ligne de diligences. Quelques années plus tard il participa à la construction de la ligne de chemin de fer qui unit ces deux villes. Escandón n'hésitait pas à conduire lui même ses propres diligences, quand cela était nécessaire. Lorsqu'il acheta cette entreprise don Manuel Escandón garda à son service les employés et cochers étrangers. Dans un premier temps il y eut trois voyages par semaine. Un ministre étranger explique: "malgré son prix élevé (82.50 pesos) ce moyen de transport était meilleur marché, plus rapide et plus confortable que la litière ...On utilisait en général sept chevaux... Les voitures étaient construites à Troy, New York..."

Escandón s'associa à don Anselmo de Zurutuza. Ce dernier créa de nombreuses lignes de diligences qui desservirent les villes les plus importantes de la République. Il créa également des relais, des lieux de repos et des hôtels. Citons seulement le magnifique Palais de Jaral de Berrio à Mexico et celui de Diligencias à Veracruz. Il fit construire des restaurants, des salles de billards et même des salons de coiffure.

Les diligences de la ligne Mexico-Veracruz arrivaient toujours à l'heure, les voyageurs en étaient si contents qu'ils en vinrent à les comparer à celles de l'Espagne, de la France, de l'Angleterre et de la Russie. Don Anselmo faisait payer d'énormes amendes à ses cochers lorsque la diligence arrivait avec un quart d'heure de retard. Il était intraitable, et n'acceptait aucune excuse: ni les pluies, ni les incidents mécaniques ni les attaques des bandits de grand chemin. Ces attaques ne cessèrent que lorsque l'on se décida à doter les diligences de cette ligne d'une escorte bien armée.

Les lignes de diligences se développèrent si rapidement qu'un personnage de l'époque, Don Juan Nepomuceno, considéra qu'un **Guide pour Etrangers** était indispensable. Il l'écrivit en 1852. Ce livre offrait aux voyageurs une multitude d'informations et un grand nombre de cartes. Il s'avéra nécessaire d'augmenter le nombre de voyages entre Mexico et Veracruz. Chaque jour une diligence partait pour Veracruz. Une des étapes de ce voyage était Jalapa. Cette ville eut une importance considérable durant l'époque coloniale. Et c'est aussi dans cette ville que vécut et mourut une femme extraordinaire: Catalina de Erauso, la Soeur Alférez. Cette étrange religieuse, après bien des aventures, se retrouva propriétaire de nombreuses mules qu'elle même conduisait.

Il fallait neuf jours pour aller de Mexico à Tepic. La diligence qui allait à Churubusco, Tlalpan et San Agustin de las Cuevas faisait l'aller et retour dans la même journée.

Dans son **"Livre de mes Souvenirs"** Garcia Cubas semble plus réservé au sujet des diligences, il explique que ces voitures étaient plus agréables à voir qu'à "expérimenter".

LES TRANSPORTS AU TEMPS DE L'EMPIRE

Le 28 Mai 1864 débarqua à Veracruz un jeune couple plein d'illusions. Une Assemblée de Notables, après avoir déclaré que le Mexique avait adopté la monarchie, offrit la couronne à Maximilien de Habsbourg, et à celle qui allait devenir son impératrice: Charlotte Amalie de Belgique.

Cet empire éphémère, qui ne dura que trois ans, laissa dans l'histoire du Mexique une légende et une tache indélébile.

Les Empereurs reçurent un acceuil plutôt froid à Veracruz. Mais au fur et à mesure qu'ils s'approchaient de la ville de Mexico l'enthousiasme augmentait. Leur entrée dans la capitale fut véritablement triomphale.

Ils voyagèrent accompagnés de quatre vingt personnes en faisant de courtes étapes. Les Empereurs se déplaçaient dans une voiture anglaise, les personnes de leur entourage en diligences. La Comtese de Kollonitz, qui appartenait à la suite de l'Impératrice, décrit avec admiration la dextérité des cochers.

Des arcs de triomphe avaient été dressés à l'entrée de la Capitale. Un certain nombre d'entre eux avaient été dessinés par Serrano, un artiste célèbre de l'époque. "La cavalerie, divisée en deux, ouvrait la marche. Puis suivaient, dans des carrosses découverts, l'Ayuntamiento, Le Préfet, les demoiselles d'honneur, le Ministre d'Etat, le Grand Maréchal de la Cour, et ses Majestés Imperiales".

Grâce à l'appui des forces armées de Napoléon III, qui se trouvaient au Mexique depuis quelques années et d'un grand nombre de partisans mexicains de l'Empire le pays donna l'impression de se consolider. La plupart des gouvernements étrangers établirent des relations diplomatiques avec l'Empire. Seuls les Etats Unis s'abstinrent.

Maximilien, qui tomba littéralement amoureux de son Empire, s'efforça jour après jour de le connaitre mieux. Son plus cher désir était de devenir Mexicain. Il adopta le costume de "charro" pour ses promenades matinales à Chapultepec, lorsqu'il montait son cheval favori, Anteburro. Maximilien ne tarda pas à decouvrir les charmes de Cuernavaca, il décida d'y installer sa nouvelle résidence et, généralement en compagnie de l'Impératrice, il y passa quinze jours par mois. Pour se rendre à Cuernavaca il utilisait une grande voiture tirée par douze mules blanches. Le cocher, les valets et les laquais étaient tous vetus de "charros". Blasio, le secrétaire particulier de l'Empereur nous dit que: "cet équipage plaisait énormement à Maximilien. Quand nous allions à Cuernavaca ou quand nous en revenions il fallait voir avec quelle attention et quelle admiration les indigènes nous regardaient passer..."

Le magnifique carrosse, fait à Milan par Cesare Sal en 1864 et que nous pouvons admirer de nos jours au Chateau de Chapultepec, était décoré d'anges et de volutes couverts de feuilles d'or, de motifs en argent. L'intérieur de la voiture était totalement recouvert de soie. Ce carrosse ne fut utilisé que deux fois, dont une par l'Impératrice lorsque celle-ci se rendit à la cathédrale pour assiter à la cérémonie du Te Deum, le jour de l'anniversaire de l'Empereur.

Mais les guerres républicaines faisaient fureur dans une grande partie du pays. Maximilien affronta au Maréchal Bazaine et les troupes françaises se retirèrent du Mexique avant la date prévue.

Ce qui se passa ensuite est bien connu. Charlotte, voyant que Napoleón III était indifférent à ses supplications, implora l'aide du Pape Pie IX. L'Impératrice perdit la raison lorsqu' elle se trouva en présence de ce dernier. Le 19 juillet 1867, dans le Cerro de las Campanas, mourut un homme courageux qui avait fait du Mexique sa patrie: il s'appelait Maximilien de Habsbourg.

LA PRESIDENCE "TRANSHUMANTE"

"Pour que la lutte puisse continuer sans trêve, le Congrès a de nouveau accordé les pleins pouvoirs à l'exécutif." C'est en ces termes que Sebastián Lerdo de Tejada répondait, le 31 Mai 1863, au Président de la République mexicaine: Benito Juárez. Ce dernier venait juste de faire ses adieux à la Chambre des Députés, obéissant au conseil qu'on lui avait donné: "Pars et va servir la Patrie en dehors de ces murs".

Juárez, entouré de ses collaborateurs, assista à une dernière cérémonie devant la Porte du Palais National et le même jour il quitta la ville de México pour se rendre à San Luis Potosi. Il voyageait dans un carrosse noir qui ne tarda pas à être connu comme la Présidence "transhumante". Il était accompagné par les membres de son cabinet et par quelques libéraux très connus comme Lerdo de Tejada, et Guillermo Prieto. Ce dernier raconta ses voyages, et ses mémoires constituent un des chefs d'oeuvre de la Littérature mexicaine du siècle dernier.

Au cours des années 1863 et 1864 une campagne politique se déchaîna contre les libéraux, mais Juárez, l'indien de Guelatao, ne se laissa pas impressionner. Il continua à parcourir le Mexique, allant de ville en ville et bravant tous les obstacles du chemin dans son carrosse noir.

Ce fameux carrosse se trouve actuellement au Musée de l'Histoire du Château de Chapultepec. Sobre et austère, il ressemblait à Juárez, cet homme qui contre vents et marées, malgré le froid, la chaleur, la fatigue et les contrariétés lutta sans relâche contre les forces interventionnistes du pays.

De San Luis Potosi Juárez passa à Saltillo puis à Monterrey où il décida d'installer la capitale du Mexique. Mais il dut quitter cette ville quelques mois plus tard quand elle fut occupée par les Français.

Au mois de mai 1862 Juárez prit une décision importante: il élabora et divulga le décret de l'organisation des guerrillas. "...Il faut harceler l'ennemi, lui tendre des embuscades, le poursuivre par monts et par vaux, couper toutes les voies de communication". C'est sans doute grâce à cette habile stratégie militaire, à laquelle participa la majorité de la population, que les forces libérales purent triompher. Les guerrillas recrutaient un type de mexicain tout à fait spécial: le chinaco.

Du chinaco on dit qu" il a le sang ardent du créole et la patience dramatique de l'indien."

Le 12 Juillet 1867, après quatre ans de vie errante, Juárez revint à México.

Il y fit une entrée triomphale, à bord d'une voiture découverte. A côté de lui se trouvaient trois ministres Lerdo, Iglesias Mejia. La voiture de Juárez était littéralement recouverte de fleurs, de bouquets et de couronnes. Antonio Arriaga affirme: "La sensibilité de Juárez apparait très nettement dans son recueil de **"Notes pour mon fils"**. Il sut forger une grande famille et fut à l'origine de l'intégration politique de la Nation. Il sut aussi se montrer absolument impassible devant l'adversité".

LES CHEMINS DE FER

Le Mexique fut l'un des premiers pays du monde à comprendre l'utilité des chemins de fer comme moyen de transport et de communication.

Ce fut pendant l' époque mouvementée de Santa Anna que l'on commença à construire la voie Mexico-Veracruz. Comonfort inaugura en 1847 'a section Mexico-Villa de Guadalupe. Pour ne pas effrayer d'avantage les intrépides

voyageuses qui avaient accepté de monter à bord de ce monstre de fer, on parcourut ce trajet en vingt minutes. Au retour, sans passagers, il se fit en dix minutes.

Don Manuel Escandón obtint en 1857 l'autorisation gouvernementale de construire une voie ferrée allant de Veracruz au Pacifique. Cette oeuvre se réalisa grâce à des capitaux anglais et mexicains. Les ingénieurs, qui travaillaient sous les ordres de l'anglais Guillermo Cross Buchanan, étaient également anglais et mexicains. Le tracé de la voie ferrée demanda des efforts particuliers et de minutieuses études de terrain. En 1869 Benito Juárez inaugura la section Veracruz-Puebla de la ligne qui, quelques années plus tard, allait s'appeler: Chemin de Fer Mexicain de Veracruz.

Si nous feuilletons l' **Indicateur Général des Chemins de Fer Mexicains** de 1890 nous nous apercevons qu'à cette époque le Mexique était très bien desservi: Le Chemin de Fer National Mexicain allait de Mexico à Nuevo Laredo. Le Chemin de Fer International Mexicain allait de Mexico à Eagle Pass. Le Chemin de Fer Central Mexicain, de Mexico à Ciudad Juarez. Le Yucatan, alors en plein développement, disposait également de plusieurs lignes. A Sinaloa existe encore le très célèbre "Tacuarinero" qui va de Culiacán à Altata. La Ligne de Chemin de Fer qui va de Guaymas à Nogales, en passant par Hermosillo, s'étend sur quatre cent vingt deux kilomètres.

La Révolution Méxicaine fut certainement le premier mouvement armé qui utilisa autant les Chemins de Fer. Dans cet immense Mexique du début du siècle le seul moyen de transport était le train qui sillonnait le pays du Nord au Sud et de l'Est à L'Ouest.

De tous les Présidents Porfirio Diaz fut celui qui avait le mieux compris l'importance de ce moyen de transport pour un pays aussi grand que le Mexique. Paradoxalement son oeuvre se retourna contre lui. En effet c'est en train que voyagèrent les hommes qui vinrent du Nord pour le renverser.

Le 31 mai 1910 c'est également dans trois voitures des Chemins de Fer Mexicains que Porfirio Diaz, sa famille et ses proches quittèrent définitivenent la Capitale du Mexique.

Les premières années de la Révolution Mexicaine virent passer des trans bondés d'hommes armés, aux larges chapeaux. Ces hommes étaient suivis par les inoubliables "soldaderas", des femmes au courage incomparable qui n'hésitaient pas à s'exposer au feu ennemi pour essayer de trouver de la nourriture pour "leurs hommes", qui supportèrent, sans se plaindre, les longues marches, les batailles et toutes les fatigues de cette vie de luttes.

Mais les voies de chemin de fer étaient aussi vulnérables. Avec de la dynamite on pouvait faire sauter un train ou un pont et paralyser ainsi la circulation.

Carranza, voyant que son gouvernement était en danger, décida de se rendre à Veracruz en train. Il n'y arriva jamais. Le train ne pouvait pratiquement pas avancer, il manquait constamment des rails, il n'y avait pas d'eau et le convoi était sans cesse attaqué. Carranza décida donc de continuer son voyage à cheval. A Tlaxcalantongo, alors qu'il se reposait des fatigues de la chevauchée, il fut assassiné par Rodolfo Herrero.

Pancho Villa et ses Dorados, qui formaient la Division du Nord et Emiliano Zapata, qui dirigeait l'Armée de Libération du Sud, firent une entrée à la fois triomphale et pittoresque à Mexico: leurs troupes, formées d'hommes coiffés d'immenses chapeaux et armés jusqu'aux dents, défilèrent dans les rues.

Pancho Villa mourut le 20 Juillet 1923 assassiné dans son automobile Dodge. Le Centaure (surnom de Pancho Villa) avait en effet abandonné son cheval et adopté ce moyen de transport. Zapata lui aussi mourut assassiné, de même que Madero et plus tard Obregón . . .

Durant la Persécution Religieuse, le mouvement "cristero", dont les nobles motivations furent trahies, était formé de bandes armées qui aux cris de "Vive le Christ Roi" pillaient les villages et attaquaient les trains. L'embuscade la plus tristement célèbre fut celle de La Barca, Jalisco, au cours de laquelle moururent deux cents personnes.

Avec leurs panaches de fumée noire les trains ont parcouru et parcourent encore le paysage mexicain, laissant sur leur passage une impression de nostalgie.

LES AERONAUTES

Le transport aérien, qui ne tardera pas à boulverser le monde, ne joua aucun rôle important dans le Mexique Colonial, ni dans celui de l'Indépendance, ni même dans celui de l'Epoque Porfiriste. Nous eûmes nous aussi nos mongolfières et les mexicains de l'époque s'en amusèrent ou s'en émurent.

Durant l'Epoque Coloniale, à la fin du XVIII ème siècle, il y avait au Mexique des aéronautes courageux qui rêvaient de vivre les aventures des freres Mongolfier. **La Gazette de Mexico** atténua cependant quelque peu leur enthousiasme en expliquant que les conditions de vol, dans La Vallée de Mexico, n'étaient pas celles de l'Europe: "Mexico se trouve à plus de deux mille mètres au dessus de la mer, cette altitude fait que l'air est beaucoup plus léger. La Machine devra donc être construite d'une façon différente, nous pensons qu'elle devra être beaucoup plus grande . . ."

On décida donc faire les premières expériences aéronautiques à Veracruz. En 1784 don Antonio María Fernández réussit à faire voler un Ballon.

Le premier voyage en ballon eut lieu à Mexico en 1835, le départ se fit Place de San Pablo et le passager s'appelait Guillermo Eugenio Robertsón. Le ballon s'éleva majestueusement et peu à peu disparut. Quelques heures plus tard il se posa sur un arbre à Chalma. L'entrée à Mexico fut triomphale. "L'aviation était née au Mexique" explique A. de Maria y Campos dans son livre **La Navigation Aérienne au Mexique.**

Le premier aviateur mexicain fut Benito León Acosta, originaire de Guanajuato. Il fit son premier vol en 1842.

Le plus populaire de tous les aéronautes mexicains fut, sans aucun doute, Don Joaquin de la Cantolla y Rico, un homme courageux et original, qui commença à voler en 1867. Il réalisa de multiples prouesses dans sa mongolfière "El Vulcano".

Les premières années du XXème siècle virent naitre l'aviation moderne.

En 1910, Albert Braniff, un très grand sportif, volant à bord d'un appareil acheté en France, parvint à passer vingt minutes à une altitude de soixante mètres, battant ainsi le record De Miguel et Rafael Lebrija.

En 1915 le Président Venustiano Carranza ordonna la création du Département de la Force Aérienne Nationale. Deux experts furent chargés de réunir toute l'information nécessaire afin de pouvoir créer au Mexique des ateliers de construction et de réparation d'avions, ainsi qu'une Ecole Militaire d'Aviation.

LES AUTOMOBILES

En 1765 le Français Nicolas Joseph Cugnot, capitaine d'Artillerie, inventa un véhicule fantastique de trois roues et qui marchait à la vapeur. On considère la création de Cugnot comme le premier véhicule capable d'autopropulsion. Le Marquis de Choiseul, Ministre de la Guerre sous Louis XV, encouragea l'inventeur à poursuivre ses recherches. Mais un accident (la voiture détruisit un mur au cours d'une démonstration) et surtout la crise économique, qui suivit la Révolution Fran-

çaise, firent oublier la première voiture et son inventeur qui mourut à Bruxelles en 1804.

Cugnot avait tout simplement mis en pratique les principes de locomotion découverts par les écossais Watt et Murdoch et les anglais Savery et Newcomer. Deux décades après la mort de Cugnot l'Angleterre était la pionnière des transports et des machines qui fonctionnaient à la vapeur.

En Allemagne Karl Benz, un des précurseurs de l'industrie automobile dans ce pays, fut violemment attaqué par ses compatriotes. La presse qualifiait son invention d' "inutile, ridicule et indécente".

En France des hommes courageux, Panhard et Levaseeur s'associèrent, au cours de la dernière décade du siècle passé, pour créer une automobile qui ressemblat vraiment à une automobile. Ils y parvinrent. La voiture qu'ils inventèrent fut le premier véhicule moderne. En 1895 l'Académie Française accepta officiellement le mot "automobile".

La première course automobile eut lieu en France, en 1894.

Le premier service d'autobus du monde fut inauguré en 1903, en Angleterre.

Au cours de la première décade du XXème siècle, il y avait dans la capitale mexicaine une immense diversité de moyens de transport: les barques continuaient à circuler sur les canaux, comme à l'époque préhispanique. Dans les élégantes rues de Plateros et de Capuchinas on pouvait voir de très nombreux carrosses, des automobiles et meme des bicyclettes. Comme il n'y avait pas de code de la route, les embouteil'ages étaient fréquents Don Porfirio préférait utiliser, pour les cérémonies officielles, sa luxueuse voiture découverte, tirée par de magnifiques chevaux.

Le Dimanche, à Chapultepec ou sur le Paseo de la Reforma, les familles étrennaient avec orgueil leurs automobiles dernier modèle.

Une des premières personnes à importer une automobile fut don Ignacio de la Torre, qui avait épousé la très intelligente et très belle fille du Président Porfirio Diaz. On raconte que de la Torre eut un grave accident de voiture en sortant d'une fete. Don Porfirio fit appeler son gendre pour lui donner "une leçon de morale". Il lui dit, de sa voix grave; "Mon cher Nacho pour faire marcher une automobile il faut de l'essence et non de l'alchool".

En 1908 don Porfirio Diaz utilisait une Packard. En 1911 Francisco I Madero voyageait dans une voiture américaine tandis que sa femme utilisait une magnifique Benz.

La plus belle voiture construite en Amérique fut la Dusenberg. Les familles Gargollo et Redo furent les premières à importer des Dusemberg. Le Président Venustiano Carranza utilisait une berline totalement capitonnée à l'interieur. Nous pouvons l'admirer au Musée de Churubusco.

En quelques années les tranports ont évolué à une telle vitesse qu'il a été nécessaire de construire des autoroutes, des boulevards périphériques, des voies rapides de circu'ation. Les nouvelles générations vont sans doute assister à de nouvelles découvertes. Espérons que les chercheurs trouveront le moyen de supprimer le bruit et la contamination du milieu ambiant dont sont coupables tous les véhicules. Travailler dans ce sens c'est oeuvrer pour le bien etre de l'humanité.

AVIATION

AEROMEXICO, FACTEUR DE DEVELOPPEMENT

Le 14 septembre un avion Stinson de Luxe conduisit cinq passagers de la ville de Mexico au port d'Acapulco. Ce fut le premier vol d'une ligne d'avitaion qui, 45 ans plus tard, allait etre considérée comme l'une des plus importantes du monde: Aeromexico.

Incorporé au Patrimoine National par le décret du 26 juillet 1959 signé par le Président López Mateos, AEROMEXICO emploie aujourd'hui 6500 personnes qui jouissent de prestations sociales et de bons salaires, ce qui leur permet d' exercer leurs fonctions dans les meilleures conditions possibles.

Mais remontons de nouveau le cours de l'histoire: en 1944 la ligne Mexico-Acapulco-Mexico se développe grace à la présence d'avions bimoteurs Boeing 247-D transportant 13 passagers. A cette époque existaient déjà des lignes desservant Nogales, Tepic, Mazatlán, Culiacán, Guasave, Los Mochis, Navojoa, Ciudad Obregón, Guaymas et Hermosillo.

Quelques années plus tard le réseau aérien d'AEROMEXICO s'aggrandit grace à l'incorporation d'un certain nombre de lignes de transport aérien comme les Transports Aériens du Pacifique, Les Lignes Aérienne Jesus Sarabia, les Taxis Aériens Nationaux, les Transports Aériens du Michoacan, les Taxis Aériens de Oaxaca, les Lignes Aériennes Mexicaines et les Voies Aériennes Reforma. En 1957 le capital social de l'entreprise est nationalisé grace à l'acquisition des actions de la Pan American Airways. Au cours de la meme année est créée la première ligne internationale: Mexico-New York. L'appareil choisi est un turbo-hélice Bristol Britania. Que'ques mois plus tard les Convair 340, les DC-3 et les DC-4 sont remplacés par des DC-6. En 1960 avec l'introduction des DC-8 s'ouvre dans notre pays l'ère du Jet. Quatre ans plus tard AEROMEXICO, qui s'appelait alors AERONAVES de Mexico, disposait de 28 avions de types différents parmi lesquels se trouvaient les Bristol Britania, les DC-8 et les DC-8-63. En 1969 les DC-9-15 font leur apparition dans notre pays. Grace à cet évènement important la compagnie devient la plus importante de l'Amérique Latine. Le 7 septembre 1971 Aéronaves de Mexico change de nom et est rebaptisé AEROMEXICO.

Aujourd'hui Aeromexico réalise 90 000 voyages par an et offre à ses passagers une sécurité, un confort et une ponctualité hors pair, grace au travail d'une immense équipe de techniciens hautement qualifiés. Notre compagnie nationale a également reçu du gouvernement des Etats Unis l'autorisation —Licence TA— de réparer les avions de matricule américaine.

Que signifie pour AEROMEXICO les mots sécurité, confort et ponctualité? Sécurité signifie entretetien et entretien signifie avions en excellentes conditions de vol. Pour atteindre cet objectif les équipes de techniciens respectent deux principes fondamentaux: celui de l'Action Préventive et celui de l'Action Correctrice. Ils procèdent également à ce que nous appelons Réparation Systématique, opération qui consite à soumettre les appareils à une révision très stricte après un certain nombre d'heures de vol. La notion de sécurité signifie également pour AEROMEXICO la nécessité d'entrainer régulierement les commandants des immenses Jets, et de confier aux ordinateurs le choix des itinéraires. Confort signifie pour AEROMEXICO conduire ses passagers à Acapulco, Ciudad Juárez, Chihuahua, Culiacán, Chetumal, Cancún, Cozumel, Ixtapa-Zihuatanejo, Mérida, Oaxaca, Puerto Vallarta et à dix neuf autres villes de la republique, à Houston, Los Angeles, Miami, New York et Tucson aux Etats Unis; à Bogota, Caracas et Panama en Amérique Latine; à Madrid et Paris en Europe; à leur offrir durant ces voyages de délicieux repas (22000 repas chauds, 21000 petits déjeuners, 13000 repas froids et 8500 plateaux à base de sandwichs sont préparés chaque mois par des "chefs cuisiniers" ayant une longue expérience en la matière et à répondre à toutes les questions qui peuvent les intéresser. Pour illustrer notre conception de la ponctualité nous ne citerons qu'un chiffre: en 1978 l'entreprise atteint un magnifique record, elle put réaliser 91,43% de ses départs et de ses arrivées.

